Adler

Düppel-Ballegard und Alsen.

Vortrag,
gehalten am 17. Februar 1865 in der militairischen Gesellschaft zu Berlin

von

F. von Adler,
Hauptmann u. Kompagnie-Kommandeur im Garde-Pionier-Bataillon,
früher im Brandenburgischen Pionier-Bataillon Nr. 3.

Mit einer Karte.

Berlin, 1865.
Druck und Verlag von E. S. Mittler und Sohn.
(Kochstraße 69.)

I. Der intendirte Uebergang von Ballegard.

Am 29. Februar v. J. war im Hauptquartier zu Gravenstein die Nachricht eingetroffen, daß 4 gezogene 24pfünder, 8 gezogene 12pfünder und 12 25pfündige Mörser mit 2 Artillerie-Festungs-Kompagnien der Brandenburgischen und Westphälischen Artillerie-Brigade mobil gemacht waren, mit der Bestimmung, den artilleristischen Angriff gegen die Düppeler Schanzen zu verstärken. Die förmliche Belagerung derselben war hiernach in Berlin beschlossen, das Ziel war gesteckt, und es wurden die Vorbereitungen nach allen Richtungen und mit verdoppeltem Eifer begonnen. Denn seit dem 9. Februar, dem Tage, an welchem die alliirte Armee von dem Sundewitt Besitz ergriffen, lag man in halber Unthätigkeit; die Politik hatte mit dem rapiden Gang der kriegerischen Ereignisse nicht gleichen Schritt halten können, und das Objekt der ferneren Kriegshandlungen nicht klar gezeigt, noch bisher darüber entschieden, ob man die materiell werthlose, durch starke Schanzen vertheidigte Erdscholle, auf der Düppel liegt, durch harten Kampf nehmen, oder sich statt dessen des reicheren Jütland als Pfand bemächtigen, und dem Gegner die Mittel zu fernerem Widerstande rauben sollte.

Es giebt wohl kaum ein schwierigeres Geschäft im Kriege,

als die zeitraubende, alle materiellen und geistigen Kräfte gleich viel in Anspruch nehmende Vorbereitung und Durchführung einer förmlichen Belagerung. Ohne alle Frage wählt jede Feldarmee lieber die frische, freie Feldschlacht statt der mühseligen Annäherung durch Gräben und Trancheen; sobald daher die Parole Düppel gegeben war, konzentrirte sich unwillkührlich bei einem Jeden das Denken und Trachten in der Frage: Können wir nicht auch Düppel nehmen, ohne den langwierigen Weg des förmlichen Angriffs zu betreten?

Man wurde also von selbst auf eine Umgehung der Düppeler Befestigungen, mit anderen Worten auf einen Uebergang nach Alsen hingewiesen.

Der Erfolg einer solchen Umgehung konnte, wenn sie den Feind überraschte, ein außerordentlicher sein; den Gegner, der sich in der Front bis an die Zähne gewappnet hatte, griff man zugleich in der wehrlosen Flanke an; ihm blieb nur die Wahl zurückzugehen, oder sich vernichten zu lassen. Ging er aber zurück, dann würde es unter solchen Verhältnissen ihm kaum gelungen sein, seine Armee ohne die schwersten Verluste von Alsen nach einer anderen Insel überzuführen, und all sein zahlreiches Kriegsmaterial rechtzeitig zu bergen. Die Rettung der Dänen lag dann einzig noch in der hartnäckigen Vertheidigung, Schritt für Schritt, der Alsen-Insel. Ein Offensivstoß von Düppel aus, um die Umgehung zu pariren, wäre in Berücksichtigung der dänischen Minderzahl zu risquirt, auch bei den Kräften der alliirten Armee ohne alle Folgen gewesen. Man sieht, der mögliche Erfolg war ein lohnender und sehr verlockender; selbst Gegner der Idee — und es hat an solchen nicht gefehlt — müssen eingestehen: Der Krieg war voraussichtlich mit einem Schlage nicht blos an dieser Stelle, sondern im Bereich der ganzen Halbinsel beendet.

Diese Betrachtung führte zu dem historisch gewordenen, leider unausgeführt gebliebenen Projekt von Ballegard, dessen Details vorzutragen ich zuerst die Ehre haben werde.

Rücksichten von Einfluß auf die Wahl des Uebersetzpunktes.

Die Westküste der Insel Alsen, welche nahezu parallel mit dem Festlande läuft, ist von diesem durch eine Meerenge getrennt, welche in der nördlichen Hälfte 1/4 — 3/8 Meile, in der südlichen 400 bis 1200 Schritt breit ist. Der breitere Meeresarm ist die Alsener Föhrde, der schmalere der Alsen-Sund. Wenn die Frage nach der passendsten Uebergangsstelle vom technischen Standpunkte einer Ueberbrückung zu beurtheilen wäre, so wäre ohne allen Zweifel lediglich der Alsen-Sund in Betracht gekommen. Allein die zahlreichen Batterien, welche der Feind längs der ganzen Küste desselben theils schon etablirt hatte, theils zu errichten fortfuhr, bewiesen zur Genüge, daß er sich dieser Gefahr sehr wohl bewußt war, und alle Mittel in Bewegung setzte, ihr entgegenzutreten. Zuerst kam es immer nur darauf an, auf dem Strande der Insel festen Fuß zu fassen; dies konnte man kaum erwarten, wenn die Vorbereitungen zum Uebergange beinahe Angesichts der feindlichen Batterien, 1000 bis 1200 Schritt weit entfernt, getroffen wurden. Die geringere Entfernung, in der wir uns hier vom Feinde befanden, kam auch diesem, und zwar in erhöhtem Maße zu Statten, indem er — die genügende Wachsamkeit und richtige Dispositionen vorausgesetzt — dasjenige Unternehmen in seinen Anfängen erstickte, welches ihn mit Vernichtung bedrohte. Ich nehme den Fall an, daß wir im Stande gewesen wären, alle die zahlreichen Vorbereitungen, welche zu einem so wichtigen, so umfassenden Unternehmen gehörten, unter dem Schutz des bedeckten Terrains am diesseitigen Ufer des Alsen-Sundes zu treffen. Diese Annahme ist nicht durchaus stichhaltig, weil das Heranfahren von Pontons und Wagen mit Booten oder Kähnen auf holprigen Wegen, bei Nacht ein weithin hörbares, charakteristisches Geräusch macht, bei Tage aber unmöglich so ausgeführt werden kann, daß der Feind auf 1000 Schritt Entfernung davon nichts entdeckt. Aber selbst dies zugegeben, so mußten wir den Dänen doch wenigstens soviel Wachsamkeit und eine so richtige Anordnung der militairischen Sicherheitsmaßregeln zutrauen, daß in dem Augen-

blick, wo wir die Kähne, Boote und Pontons aus dem schützenden Walde hervorzogen, respektive die weiter zurückbefindlichen Haquets, Ponton- und Bootwagen heranfuhren, der Alarmschuß fiel. Wir mußten darauf im wirksamen Geschützfeuer des Feindes die Schiffsgefäße 1—200 Schritt weit im Wasser, und meist auf sehr moorigem Untergrunde soweit vorziehen, daß sie, auch beladen, flott blieben; wir mußten sie dann bemannen, die Pontons zu Maschinen verbinden, Landbrücken bauen, und, wenn wir uns eben mittelst unserer Ruder in Bewegung setzten, dann waren wir im wirksamsten Kartätschfeuer, ohne die mindeste Deckung, und hatten in demselben noch 7—800 Schritt zurückzulegen. Den ganz günstigen Fall ruhiger See vorausgesetzt, erfordert dies doch immer eine Zeit von 7—8 Minuten; pro 2 Minuten einen Kartätschschuß gerechnet, und diese mit der Zahl der bereiten dänischen Geschütze multiplizirt, gab eine sehr respektable Zahl von Kartätschschüssen, welche nicht allein unsere Reihen sehr dezimirt, sondern auch — ein für den Augenblick viel schlimmerer weil ganz unersetzlicher Verlust — unsere Pontons, Böte und Kähne durchlöchert, und sie zum ferneren Gebrauch, zur Fortsetzung und Durchführung unseres Unternehmens untauglich gemacht hätten.

Es ist freilich wahr, daß wir am 29. Juni v. J. auch diese Gefahr nicht gefürchtet, sondern ihr muthig ins Angesicht geschaut und so glorreich gesiegt haben; aber es steht darum doch ebenso fest, daß man bei Abwägung der Chancen des Sieges immer diejenigen wählen muß, welche unter den geringsten Opfern zu demselben Resultate führen. So lange man nun die Wahl hatte zwischen einem Uebergangspunkte, bei dem heftiges Artilleriefeuer ganz sicher war, und einem solchen, wo man von feindlichen Geschützen wenig oder gar nichts zu besorgen hatte, mußte man dem letzteren den Vorzug geben, wenn auch der Weg, den man über Wasser zurückzulegen hatte, noch einmal so lang war. Unter den Gründen, welche bewogen, von dem Alsen-Sund für den Uebergang abzusehen und die Alsener Föhrde zu wählen, stand wohl dieser oben an; zu ihm trat, fast ebenso wichtig, ein zweites Motiv rein taktischer Natur:

Soviel Uebersetzmittel wir auch aufbringen mochten, wir

konnten nicht mehr, als höchstens 3 schwache Bataillone mit einem Male, oder mit einem Echelon, an das jenseitige Ufer setzen. War dieses stark vertheidigt, war Alles auf eine schnelle Alarmirung eingerichtet, dann waren die Chancen des Gelingens sehr geringe; standen uns hier 2 Zündnadel-Kompagnien gegenüber, welch' ein ergiebiges Feld ihrer Thätigkeit hätten sie gefunden! Aus den Deckungen vom jenseitigen hohen Ufer aus ein Schnellfeuer auf die mit dichten Massen besetzten, unfehlbare Zielpunkte abgebenden Kähne und Böte gerichtet — die 3 schwachen Bataillone wären um Beträchtliches schwächer an das Land gekommen! Wenn wir nun auch ein Feuer aus Zündnadelgewehren von dänischer Seite nicht zu fürchten hatten, so konnte doch auch das Miniégewehr erheblichen Schaden thun, und wenn man die Chancen abwog, so mußte man immer rechnen, daß der Verlust durch feindliches Geschütz- und Gewehrfeuer ein recht beträchtlicher sein würde. Wurde nun der Uebergangspunkt so gewählt, daß in kürzester Zeit vom Feinde erhebliche Truppenmassen herangezogen werden konnten, dann lag die Gefahr nahe, daß das erste Echelon oder die ersten von der feindlichen Uebermacht erdrückt, und das ganze Unternehmen vereitelt wurde. Auch hier hätte sich, in der augenblicklichen Defensive, das Zündnadelgewehr zuversichtlich in seiner vollen Glorie gezeigt; ob es aber gegen den Andrang der feindlichen Massen ausgereicht haben würde, das hing von Zufälligkeiten, von Umständen ab, deren Berechnung ganz unmöglich war. Der Uebergangspunkt mußte sich also da befinden, wo der Feind durch die Operation vollständig überrascht wurde, wo es nicht in seiner Hand lag, in kurzer Zeit größere Truppenmassen zu concentriren, und dieser zweite Hauptpunkt lenkte die Aufmerksamkeit wiederum von dem Alsener Sunde ab; Sonderburg, das Centrum der feindlichen Position, liegt von Arnkielsoere nur eine starke Meile; abgesehen von den Truppen, welche vermuthlich hinter Arnkiel, Röhnhoff und in der Fohlenkoppel concentrirt standen, um allen Eventualitäten zu begegnen, konnte mit größester Leichtigkeit und in kürzester Frist alles Dasjenige gegen die landenden Truppen aufgeboten werden, was zur Behauptung der Düppeler Position nicht absolut nothwendig war, d. h. circa 20 Bataillone

und alle Kavallerie und Feld-Artillerie. Hätten wir auch zwei Echelons an das jenseitige Ufer gebracht, so würden diese in ganz unbekanntem Terrain gegen den doppelt und dreifach überlegenen Feind immerhin eine schlimme Stellung gehabt haben. Es ist zwar wahr, daß, wenn sich unsere Truppen hielten, wenn die Landung ihren Fortgang nahm, man dann, je näher man an Sonderburg sich befand, desto mehr auf die Rückzugslinie des Feindes drückte, desto mehr ihn zum Verzweiflungskampf nöthigte, seine Armee beinahe vernichtete. Aber hieß es nicht, das Glück herausfordern, wenn man sich nur die beiden Alternativen stellte: Leicht mögliches Mißlingen auf der einen, grandiosester Erfolg auf der anderen Seite? Ist es nicht vorzuziehen, daß man militairische Operationen zuerst auf kleineren, aber sicheren Erfolg basirt, und so anlegt, daß an diese kleineren Erfolge sich größere, den Glücksverhältnissen des Krieges entsprechend, anreihen können?

Wie anders gestalteten sich in dieser Beziehung die Verhältnisse bei einem Uebergange über die Alsener Föhrde? Man konnte hier in aller Ruhe, ungesehen und ungehört vom Feinde, in der Nacht sämmtliche Vorbereitungen treffen, sie mochten einen Namen haben, welchen sie wollen; man konnte die Fahrzeuge und Maschinen bemannen, und in völliger Ordnung die Ueberfahrt ausführen. Kam man vielleicht bis auf 800 oder 1000 Schritt an den jenseitigen Strand, dann frühestens und nicht eher wurde das Unternehmen entdeckt; die Fanale loderten auf, und die sämmtlichen Kirchenglocken Alsens läuteten Sturm. Dann hatten aber unsere Truppen schon festen Fuß auf der Insel gefaßt, die Verluste waren kaum nennenswerth gewesen. Denn nach den Nachrichten, welche man seit dem Erscheinen des ersten Corps vor Düppel über den Feind eingezogen, betrug die Stärke desselben 26 Bataillone, 6 Eskadrons und einige Feldbatterien. Diese standen sämmtlich à portée gegen den Düppeler Angriff, und wechselten sich in der Besetzung der Schanzen, in dem Dienst auf Vorposten und im Beziehen der Ruhequartiere auf der Insel Alsen regelmäßig ab. Der Dienst wurde, da die Mannschaft vielfach mit Schanzarbeiten beschäftigt war, als ein sehr anstrengender bezeichnet, dagegen sollte die Verpflegung eine reichliche

und regelmäßige sein. Im Norden der Insel, bei Mehls und Braballig, sollten nur 2 Strand-Kompagnien von 80 Mann Stärke stehen. Diese Kompagnien hatte Dänemark durch Abgeben von verschiedenen Regimentern formirt, und verwandte sie zur Strandbewachung auf solchen Punkten, wo es kleine Landungen erwartete. Eine größere Landung hier hielten die Dänen wegen der größeren Breite und weil sie die See im Besitz hatten, eben nicht für möglich; gerade in dieser Anschauung dänischer Seite lag ein Hauptmotiv für uns, da zu landen, wo sie es nicht erwarteten. Was konnten diese 160 Mann gegen die ankommenden 3 Bataillone ausrichten? Sie wurden sofort über den Haufen geworfen, und es verging mindestens eine Stunde, bis ein Bataillon von Norburg, wenn ja etwa dorthin vielleicht ein Rekonvaleszenten-Bataillon gelegt war, gegen unsere Truppen verwendet werden konnte; es vergingen 2 bis 3 Stunden bis ein Bataillon von Augustenburg, und 4 bis 5 Stunden, bis eine größere Truppenzahl aus Sonderburg herankam. In dieser Zeit hatten wir längst 2 bis 3 Echelons gelandet und 8 Bataillone wollen überwunden sein, zumal sie in dem durch die See-Defileen bei Mehls, Braballig und Brandbüll gebildeten Abschnitt der Insel Alsen eine Position fanden, welche ihre Defensive sehr begünstigt haben würde.

Bis hierher haben wir nur diejenigen Gesichtspunkte betrachtet, welche der Wahl der Alsen-Föhrde zum Uebergang das Wort redeten; es ist nicht zu leugnen, daß noch andere existirten, wenn auch von weniger erheblicher Bedeutung, die für den Alsen-Sund sprachen. Zuerst das Passiren eines Meeresarmes in Böten und namentlich in Pontons, welche bekanntlich nicht auf dem Kiel gebaut, also für Wellenschlag, wie man ihn in der See findet, nicht berechnet sind. Unerläßliche Vorbedingung war es, daß zuerst praktisch versucht werden mußte, ob bei einigermaßen bewegter See diese Fahrzeuge mit flachem Boden überhaupt seetüchtig waren, ob sie ferner, wenn sie zu mehreren in Maschinen verbunden, sich regieren ließen, und endlich, ob man ihnen in größester Schnelligkeit solche Einrichtungen geben konnte, daß sie Pferde und Geschütze trugen. Diese Versuche fanden auch wirklich statt, über sie wird später berichtet werden.

Das wußte man von vorn herein ohne Versuche, daß bei stark bewegter See an ein Uebersetzen mit solchen Schiffsgefäßen nicht zu denken sei. Es hat nun einige Beurtheiler des vorliegenden Projekts gegeben, welche sich dahin äußerten, man dürfe sich überhaupt auf ein Unternehmen nicht einlassen, welches gleich von vorn herein lediglich von Wind und Wetter abhängig sei. Und wenn nun Düppel wirklich genommen war, was dann? Sollte sich dann Preußen für incompetent erklären, sollte es Gewehr bei Fuß nehmen und warten, bis der Däne sich strecken würde? Dann kam man ja doch in die Lage, überzugehen, sei es über den Lymfjord, sei es über den kleinen Belt, sei es über die Alsen-Meerenge! Dann mußte man doch die bereitesten Mittel nehmen; dann hatte man wahrscheinlich ebensowenig Dampfer, wie jetzt, mußte also sein Heil mit Böten, Kähnen und Pontons versuchen, mußte sich doch dem Wind und dem Wetter anvertrauen und ruhige See abwarten. Warum sollte man also jetzt augenblicklich ein Landungsprojekt blos aus dem Grunde verdammen, daß die See mitunter höher geht als gewöhnlich?

Bei allen Plänen und Vorschlägen, die gemacht worden sind, war daher der Eingang immer der: „Vorausgesetzt, daß die See ruhig ist.“ Hierin mußte man sich resigniren, da Preußen nicht die maritime Herrschaft in der Ostsee hatte, da es nicht zu diesem Unternehmen eine zahlreiche Flotte größerer Schiffe, namentlich nicht Dampfkraft zur Verfügung stellen konnte. Es ist richtig, daß die Jahreszeit augenblicklich — wir waren Anfang März — nicht zu den besten gehörte, und daß eine solche fatale Möglichkeit sehr leicht eintreten konnte. Im Allgemeinen ist jedoch zu bemerken, daß alle schiffskundigen Einwohner des Landes sich entschieden für die Sache aussprachen, und sämmtlich eine von dem damaligen Chef des Generalstabes, Herrn Oberst v. Blumenthal, bei Gelegenheit seines früheren Aufenthaltes in diesem Lande gemachte Wahrnehmung bestätigten, dahin gehend, daß regelmäßig im März jeden Jahres während eines Zeitraums von 10 bis 14 Tagen ruhiges, mildes und namentlich constantes Wetter eintrete. Dies mußte also abgewartet werden, mochte man den Alsen-Sund oder die Alsen-Föhrde wählen.

Je breiter der Meeresarm, desto mehr Zeit nahm der Uebergang in Anspruch, desto mehr Zeit hatte also das gute Wetter, schlecht zu werden. Dies sprach für den Sund; in derselben Zeit, in der man auf der Alsen-Föhrde 2 Echelons übersetzte, konnte man 5 Echelons über den Sund bringen, d. h. wenn man die Sache lediglich nach den Entfernungen bemaß, wenn man die feindlichen Batterien, das Gewehrfeuer und die Truppenconcentrationen des Gegners außer Rechnung ließ.

Räumte man aber diesen Faktoren ihre vollberechtigte Wirkung ein, so mußte man sagen: es handelt sich weniger um das dritte, das vierte, das fünfte Echelon, es handelt sich hauptsächlich um das erste und zweite; habe ich durch diese beiden 3600 Mann übergesetzt, und ist der Widerstand feindlicher Massen dort so gering, daß diese Truppenzahl sich eine gute Stellung wählen kann, so ist vorauszusehen, daß sie sich 12 bis 24 Stunden in ihrer Stellung werden behaupten können, zumal gegen Truppen, welche zuvor einen Marsch von über 3 Meilen Länge zurückzulegen hatten. Trat zu hohen Seeganges wegen eine Unterbrechung ein, so konnten Kielboote dennoch benutzt werden; eine Zahl von diesen war daher unentbehrlich für das Unternehmen; sie erhielten in einem solchen Unglücksfall die Kommunikation, sorgten für die Ueberschaffung von Gewehr-Munition und setzten selbst das Hinüberschiffen von Mannschaften fort. Es konnte sogar in einem solchen Unglücksfalle aus dem nur 2 Meilen entfernten Appenrade Alles, was an Kielbooten vorhanden war, — eine Zahl, die wohl auf 20 aestimirt werden darf — in größter Schnelle nach dem Uebergangspunkte, das diesseitige Ufer entlang, getreidelt werden; die Boote waren dann binnen wenigen Stunden zur Disposition; mittelst ihrer und der bereits vorhandenen konnte man durch jeden Traject der Zahl der 3600 auf Alsen einen sehr schätzbaren Zuwachs von je 500 Mann geben, so lange, bis die übrigen Fahrzeuge mit stumpfem Boden wieder verwendbar wurden.

Wie aber, wenn ein plötzlich ausbrechender Sturm das Uebersetzen schon des zweiten Echelons verbot, wenn das schöne Wetter bei Beginn der Landung binnen 2 Stunden umschlug? Dies Unglück konnte man zwar dadurch fast mit absoluter Sicherheit

verhüten, daß man mit dem Unternehmen Persönlichkeiten betraute, welche aus langjähriger Beobachtung des Wetters fast instinktiv und mit großer Gewißheit die Anzeichen eines Umschlages wahrnehmen und diese richtig zu deuten verstehen. Doch muß man die Möglichkeit zugeben, daß ja auch diese Personen irren, das Unternehmen scheitern und das übergesetzte Echelon preisgegeben sein konnte. Weit davon entfernt, diese Möglichkeit in Abrede zu stellen, möchte ich mir nur gestatten, darauf aufmerksam zu machen, daß, wenn man, wie wir in dem vorliegenden Falle, von einem kühnen Unternehmen großartigen Erfolg erwartet, dann vom Schicksal auch nicht verlangen kann, daß Einem dieser Erfolg rein umsonst entgegengetragen werde; jeder Erfolg muß erkämpft sein, und da, wo schon der Entschluß allein den Sieg verbürgt, ist der innere Kampf, durch welchen man im Entschluß fest geworden, dasjenige, was uns auf Erfolg Anrecht giebt. Wir mußten also hier etwas wagen, etwas einsetzen, um diesen Erfolg zu verdienen, und unser Einsatz war das kostbare Leben von 1800 Preußen, die zuerst übergingen. Wäre hier nichts zu wagen gewesen, die Dänen hätten sicherlich nicht den Strand der Alsen-Föhrde so ungeschützt gelassen.

Die Breite des Meeresarmes übt noch einen anderen Einfluß, und zwar auf die Zahl der Uebersetzmittel. Je breiter das Meer, desto mehr Kähne und Boote sind erforderlich, um in bestimmter Zeit eine bestimmte Zahl von Leuten an das jenseitige Ufer zu setzen. Von besonderer Wichtigkeit ist solches natürlich bei den ersten Trajecten, welche einander recht schnell folgen müssen, damit uns die feindliche Ueberzahl nicht erdrücke, und die Landenden mit dem Bajonett in die See werfe. Dieser Umstand kann indeß fast irrelevant werden, wenn man da, wo zu jedem Traject mehrere Stunden erforderlich sind, fast gar keinen Widerstand am jenseitigen Ufer, sondern eine geraume Zeit vor sich findet, um Stellung zu nehmen und weitere Trajecte abzuwarten. Zu den Uebersetzmitteln gehören aber außer den Schiffsgefäßen auch noch die Mannschaften zu deren Bewegung; die Zahl derselben wächst mit der größeren Uebergangsbreite ganz enorm. Unsere Pontoniere haben zwar gezeigt, was sie im Momente der Gefahr,

bei der fieberhaften Anspannung aller Kräfte, zu leisten vermögen; darauf darf man aber bei Veranschlagungen nicht rechnen; es kommen in Wirklichkeit doch der ungerechneten, ungünstigen Umstände so viele, daß man gut thut, ein kleines Minus in dem Leistungsanschlage für solche Ausfälle in Reserve zu behalten. Man kann dem Schiffer nicht mehr als 1 Meile ununterbrochenen Ruderns, davon die Hälfte mit vollem, die Hälfte mit leerem Kahne zumuthen; beträgt also die Uebersetzbreite 2500 Schritt, so kann er 2 Trajecte, beträgt sie 1000 Schritt, so kann er deren 5 leisten. Daraus folgt, daß man im ersteren Falle mehr als das Doppelte desjenigen Bedarfs an Pontonieren und Schiffern gebraucht, der für den zweiten Fall erforderlich wäre. Indessen stellt sich die Sache doch nur dem Scheine nach so ungünstig; auch bei einer geringen Uebersetzbreite hätte man immer zweier Ablösungen bedurft, denn wenn man die Zahl der Echelons auf circa 8 arbitrirt, so war die zurückzulegende Strecke immerhin 16,000 Schritt, also mehr als das Leistungsvermögen einer einfachen Besetzung. Ganz ebensoviel brauchte man, allerdings unter Aufbietung aller Kräfte, auch nur für die Alsen-Föhrde, wenn die erste Besetzung das fünfte und sechste Echelon, die zweite Besetzung das siebente und achte hinüberführte.

Die Einwirkung der feindlichen Schiffe auf die Landung im Allgemeinen.

Endlich wäre nun noch der Einwirkung der feindlichen Schiffe bei der Landung zu gedenken; Einer der von uns in Dienst genommenen Schleswig-Holsteiner wollte zwar die Möglichkeit, daß dänische Schiffe sich in unser wirksames Geschützfeuer begeben würden, um den Uebergang zu bekämpfen, nicht zugeben, besonders nach dem Echec, den Rolf Krake in dem Kampf mit den Batterien von Eckensund gehabt. Indessen lag es doch klar zu Tage, daß, wenn die dänischen Schiffsbefehlshaber nicht ganz pflichtwidrig verfuhren, sie einer Landung mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln entgegentreten, ja, ihr Schiff opfern mußten. Die Die Gesetze, nach welchen die Schiffskommandanten ihrem Kriegsherrn für die Erhaltung des ihnen anvertrauten Schiffes verant-

wortlich sind, mögen so streng sein, wie sie wollen; ein Schiffskapitain, der unter diesen Umständen sein Schiff geopfert und ehrenvollen Untergang gefunden hätte, würde von dem strengsten Kriegsgericht, der Geschichte, nie getadelt worden sein.

Zum Küstenschutz hatten die Dänen einmal Ruderkanonenboote, dann Dampfschiffe, endlich Panzerdampfer. Es leuchtet ein, daß diese erste Kategorie Schiffe uns wenig imponiren konnte; sie gelangten gar nicht dahin, wo sie nutzen konnten und wurden von unseren leichtesten Geschützen in den Grund geschossen. Es würde unbegreiflich erscheinen, daß die Dänen sich überhaupt noch dieses Schutzmittels mit Nutzen bedienen zu dürfen glaubten, wenn man nicht daran festhalten müßte, daß sie größere Landungen hier nicht erwarteten, und die Ruderboote wohl blos zum Küstenschutz gegen kleinere Landungen verwendeten.

Die zweite Kategorie, die der Kriegsdampfer, wurde schon gefährlicher wegen der Schnelligkeit und Sicherheit ihrer Bewegung. Auch machte man sich, ehe man eine praktische Anschauung von der Durchführung der Landung hatte, eine übertriebene Idee von der Wirkung der Dampfer. Man glaubte, sie würden in die compacte Masse eines übersetzenden Echelons hineinfahren, fünf oder sechs von den Maschinen in den Grund bohren, und den Rest mit einem solchen Kartätschenhagel überschütten, daß alle Schiffsgefäße leck und zur Fortsetzung des Ueberganges untauglich wurden. Wenn dies geschehen war, mochte das feindliche Schiff immerhin von unserer Artillerie in den Grund geschossen werden, es hatte seinen Zweck erreicht und das Unternehmen vereitelt. Jeder, der der wirklichen Ausführung des Ueberganges von Alsen beigewohnt, wird diese Auffassung schon korrigirt haben. Man mag machen, was man will, und eine Ordnung einführen, so strenge sie sei, die einzelnen Fahrzeuge der Echelons werden immer auseinander kommen, sie werden nicht gleichzeitig ankommen und abfahren, und das Ueberschiffen wird, will man nicht ganz beträchtlich an Zeit verlieren, stets ein bootweises, nie ein echelonweises sein. Schon beim ersten Echelon, welches also gleichzeitig vom diesseitigen Ufer abfährt, wird die verschiedene Kraft der Ruderer, der verschiedene Grad ihres Eifers und ihrer Tapferkeit, endlich

der verschiedene Cours, den die Steuerleute nehmen, die Fahrzeuge weit auseinander bringen, und ihre Richtung merklich stören. Hiernach ergiebt sich, daß die Dampfer wohl ein oder das andere Boot mit seiner Bemannung überrennen konnten, aber nie mehrere mit einem Mal, daß also die Hauptbesorgniß vor diesen Schiffen wenigstens nicht so groß war, als sie Manchem erschien; es wurden stellenweise furchtbare Bilder davon gemacht, und der für den Kriegsdampfer lange überwundene Standpunkt der Schaufelräder wieder hervorgesucht, um an jedem Rade ein Boot gleichzeitig zermalmen zu lassen.

Mit den Kartätschen dagegen hatte es seine volle Richtigkeit; kam ein Dampfer nach der Uebersetzstelle, so mußte die Operation für den Augenblick eingestellt werden; der leitende Offizier gab den Befehl, daß das Ufer gewonnen werden sollte; man ging auf dem nächsten Wege an Land, die Mannschaften stiegen aus und suchten eine Deckung. Starker Verlust an Ertrinkenden war so nicht zu befürchten, dagegen blieben die Kähne und Böte den Geschossen des Feindes ausgesetzt, und es hing von der Wirkung unserer Artillerie ab, wie lange.

Es ist keine Frage, daß, wenn ein Holzdampfer eine solche Rolle hätte spielen wollen, er von unseren Geschützen würde vernichtet worden sein, wobei es dahingestellt bleibt, ob er im Stande gewesen sein würde, seinen Zweck vorher ganz oder theilweise zu erreichen. Jedenfalls war die dritte Kategorie von Schiffen, deren Besuch wir zu erwarten hatten, einer solchen Rolle am gewachsensten, nämlich die der Panzerschiffe. Zu damaliger Zeit besaß Dänemark deren 3, den Rolf Krake, den Espern Snarre und den Absalon ersterer mit 4½zölligen Eisenplatten armirt und so eingerichtet, daß er sein Schanzkleid im Gefecht herunterklappen und dadurch seine Höhe über Wasser um mehrere Fuß verringern kann. Die zu Anfang des Krieges verbreitete Ansicht, daß er sich durch Einlassen von Wassermassen um einige Fuß ins Meer versenke und später durch Auspumpen wieder hebe, bedarf allerdings noch der Bestätigung, doch hat man wiederholt gesehen, daß der Rolf Krake Wasser ausließ, wenn er das Weite suchte. Der Espern Snarre und der Absalon hatten nur 2½zöllige

Platten. Von diesen beiden Schiffen kannte man nur den Stationsort des einen, Absalon, welcher in der Augustenburger Föhrde postirt war, während Rolf Krake zu der Zeit, von welcher wir sprechen, sich in den Docks von Kopenhagen befand, um sich von seinen im Gefecht bei Eckensund erhaltenen Wunden zu erholen. Berichte in dänischen und schwedischen Zeitungen, welche bald nach diesem Gefecht in die Oeffentlichkeit drangen, haben darüber belehrt, daß dies Panzerschiff allein in seinem Rumpf 65 Spuren von Geschossen gehabt hat, und daß ihn, die Beschädigungen in der Takelage mitgerechnet, mindestens 100 Kugeln getroffen haben mußten. Dies Gefecht hatte indeß alle bisher gemachten Erfahrungen bestätigt, daß nämlich Geschütze von so geringem Kaliber, wie unsere gezogenen 12pfünder, besonders mit Granaten gegen 4½zöllige Eisenplatten nichts effektuiren können und daß man hierzu stärkere Kaliber und Vollgeschosse nöthig hat. Daher war denn Rolf Krake nicht lange außer Kampf gesetzt und erschien bald wieder auf der Station bei Sonderburg, um später auf dem rechten Flügel unseres Angriffs zu wirken. Das Gefecht von Eckensund hatte aber auch von der Leistungsfähigkeit, oder besser gesagt, Wirkungslosigkeit des Rolf Krake gegen gut angelegte Strandbatterien eine sehr bestimmte Ansicht gegeben, die sich im ferneren Lauf des Krieges nur bestätigte.

Die sehr gefürchtete Frage der Panzerschiffe lag daher so: die zahlreichen Beschädigungen, die unsere gezogenen 12pfdr. den 4½zölligen Eisenplatten gegenüber hervorgebracht, berechtigten zu der Erwartung, daß nur 2½zöllige Platten von diesen Geschossen würden durchdrungen werden, daß also der Absalon, dessen Eingreifen in die Landung in erster Linie zu besorgen stand, nicht viel besser war, als jedes Holzschiff, daß aber, wenn Rolf Krake erschien, man der 24pfünder bedurfte, um ihn leichter und auf die Dauer unschädlich zu machen. Dänemark hatte aber nur einen Rolf Krake zu versenden, und dieser wurde im Wenningbund am nothwendigsten gebraucht; der Eisenpanzer Danebrog wurde erst Anfang Mai fertig; es wäre eine Verschwendung gewesen, den Rolf gegen die kleinen Landungen, welche die Dänen in der Föhrde nur erwarteten, bereit zu halten. Blieb er dort bei Son-

derburg, und darüber erhielten wir ja durch unser Observatorium bei Dünth permanente Nachricht, so war es für ihn fast unmöglich, gegen eine Landung in der Alsenföhrde verwendet zu werden; denn entweder mußte er um die ganze Insel Alsen herumgehen, eine Fahrt, zu der er 4 bis 5 Stunden gebrauchte, und dann war der Erfolg der Landung schon verbürgt, oder aber, wenn man es vorzog, ihn den kürzeren Weg durch den Alsensund gehen zu lassen, mußten in den zwei Brücken von Sonderburg Durchlässe geöffnet und die zwei Estakaden im Alsensund aufgeräumt werden, welche, wie sich später erwies, die dort angelegten Seeminen vor antreibenden Hölzern ꝛc. schützen sollten. Abgesehen von der bedeutenden Arbeit, die dies machte, von der Zeit, die es kostete, würden die Dänen auch wohl Anstand genommen haben, in einem Augenblick, wo sie von einer großen Landung auf Alsen erfuhren, wenn auch nur auf kurze Zeit, ihre Kommunikation mit den Düppeler Schanzen zu unterbrechen; sie mußten denken, wie auch in der That der Fall war, daß diese Unternehmung nicht einseitig ausgeführt, vielmehr mit einer anderen auf Düppel combinirt werden würde, und dann war es ein mißlich Ding, Durchlässe zu öffnen.

Man sieht, die Frage über die Einwirkung der Schiffe auf die projektirte Landung ist vielfach ventilirt worden; man kam dabei zu dem Resultat: die Artillerie kann keine Bürgschaft dafür übernehmen, daß sie durch ihre Geschütze überhaupt das störende Eingreifen feindlicher Schiffe inhibirt, wohl aber dafür, daß der Aufenthalt der letzteren nur ganz kurze Zeit dauert. Hierzu ist die Garnirung des diesseitigen Ufers mit einer möglichst großen Zahl von Batterien verschiedenen, hauptsächlich schweren Calibers erforderlich, und namentlich bedarf man der gezogenen 24pfünder.

Vom Standpunkt der Schiffsfrage aus war es freilich vorzuziehen, den Uebergang über den Alsensund, nicht über die Föhrde zu wählen; das dortige schmale Fahrwasser nöthigte die Schiffe, eine genau vorgezeichnete, uns bekannte Linie inne zu halten, und und eine Kehrtwendung hatte ihre Schwierigkeiten; in der Föhrde dagegen hatten die Schiffe ein freieres Operationsfeld. Den Umstand übrigens, daß die Schiffe im Alsensunde dem diesseitigen

Ufer, also unseren Batterien, näher kamen, bis auf 5—600 Schritt, möchte ich nicht geradezu als einen Vortheil für uns bezeichnen; wir gaben damit vielmehr einen Theil unserer artilleristischen Ueberlegenheit dem Gegner preis, der darin beruht, daß wir auf weite Entfernungen mit derselben Sicherheit schießen, wie auf nahe.

Wenn man nun die Kriegsschiffe, was sie wirklich sind, nur als schwimmende Batterien betrachtet, dann stand die Sache so: im Alsensunde hatten wir unter allen Umständen zahlreiche Landbatterien, die, wenn sie aufpaßten, uns tüchtig schadeten, ein wohl vorbereitetes, gut gezieltes Feuer auf uns richteten und, wenn sie zerstört wurden, dem Feinde nur seine Geschütze kosteten; die Möglichkeit der Einwirkung schwimmender Batterien war dort sehr geringfügig. In der Alsen-Föhrde dagegen hatte man gar keine Landbatterien, sondern nur, wenn sie zur rechten Zeit kamen, und überhaupt den Muth hatten, zu kommen, schwimmende Batterien, welche weniger gut schießen und welche, wenn sie zerstört werden, dem Feinde mit Rücksicht auf ihre Kostbarkeit, sowie schwierige und zeitraubende Wiederbeschaffung, einen namhaften Verlust verursachen.

Resümé und Resultat der Wahl.

Resümiren wir nun nach dieser eingehenden Betrachtung die Frage, ob Alsen-Föhrde, ob Alsensund. Dort hatte man größere Breite, unruhigere See, leichtere Einwirkung der Schiffe und günstigeres Gefechtsfeld für dieselben; aber man hatte auf der anderen Seite: ungestörte Formirung der Echelons und sichere Abfahrt derselben, keine Landbatterien, höchstens ein Paar Feldgeschütze, man hatte keine Truppenmacht sich gegenüber, überraschte den Feind und war sicher, am jenseitigen Ufer Stellung genommen und sich konzentrirt zu haben, ehe es dem Gegner möglich war, ein ebenbürtiges Truppenkorps gegen die Landung aufzustellen. Wo also der größere Vortheil lag, war klar.

Ich habe mir erlaubt, die Motive dieser Wahl aus dem Grunde recht eingehend zu beleuchten, weil mir wohl bewußt ist, daß in vielen gut unterrichteten Kreisen das Unternehmen von Ballegard eine sehr verschiedenartige Beurtheilung gefunden hat;

es gab Offiziere, die es überhaupt für nicht angängig hielten, unsere Pontons auf dem Meere zu benutzen. Der wirkliche Uebergang hat gezeigt, daß diese Ansicht eine irrige war. Es giebt noch andere, welche die Möglichkeit eines Ueberganges über den 1000 Schritt breiten Alsensund allerdings nicht mehr in Abrede stellen können, aber das Unternehmen von Ballegard, über einen 2500 Schritt breiten Meeresarm, als ein gefährliches Wagniß bezeichnen. Diese Stimmen sind zwar seit dem 29. Juni v. J. in die Minderzahl gekommen, ich habe aber, als einer derjenigen, welche mit dem Unternehmen seit seinen ersten Anfängen genau vertraut gewesen sind, es nicht unversucht lassen wollen, die Verhältnisse klar darzulegen, und namentlich darzuthun, daß höchsten Orts jedem, bei dem Unternehmen zur Einwirkung kommenden Momente seine richtige Würdigung zu Theil geworden ist.

Versuche, die ruhige See mit flachen Booten und Pontons zu befahren und Artillerie und Kavallerie zu transportiren.

Die Versuche, betreffs der Befahrbarkeit der See mit Pontons und des Transports von Artillerie auszuführen, erhielt der Commandeur der Pontonier-Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons Nr. 3, Hauptmann Schütze, den Auftrag. Dieselben wurden auf dem Nübel-Noor, in dessen Nähe die Pontoniere dislocirt waren, ausgeführt. Es ergab sich folgendes Resultat: Zum Uebersetzen von Infanterie sind auch die Fahrzeuge mit flachem Boden geeignet; die preußischen Pontons werden dazu nach den Vorschriften des Pontonier-Reglements gekoppelt, d. h. zu zweien durch über die Borde gelegte und dort festgeschnürte Belagbretter zu sogenannten Uebersetzmaschinen verbunden. Eine solche Maschine vermag bei ruhigem Wasser außer der Fahrmannschaft (nämlich einem Steuermann und vier Ruderern) 36 bis 40 Mann mit voller Armatur und Feldgepäck zu tragen. Bei starker Strömung, starkem Winde und Wellenschlag muß die Belastung verhältnißmäßig reduzirt werden. Dem war mehr als reichlich Rechnung getragen, wenn man die Maschinen nur mit 30 Mann belastete, und außerdem die Tornister zu Hause ließ.

Die Leute wurden dadurch freier beweglich, sie nahmen weniger Raum ein und konnten sich, wenn ja ein Unglück passirte, leichter durch Schwimmen retten. Die Fahrzeit einer so bemannten Maschine betrug im ruhigen Wasser auf eine Strecke von 2500 Schritt 35, bei etwas bewegter See 45, durchschnittlich also 40 Minuten.

Die 4 Halbpontons des leichten Feldbrücken-Trains wurden zu einer durch Balken gekoppelten Maschine verbunden, und mit 40 Mann excl. Ruderer beladen. Die Fahrzeit währte unter denselben Verhältnissen 3/4 bis 1 Stunde.

Die österreichischen eisernen Halbpontons werden zu je dreien zu einem Ganzponton verbunden, welches also aus einem Mittel- und zwei Kranzelstücken besteht; zwei dieser Ganzpontons (also aus sechs Einzeltheilen bestehend) erhalten nach österreichischer Vorschrift eine Verbindung aus übergespannten Balken, und fassen dann, außer zwölf Ruderern und zwei Steuerern, noch eine Bemannung von 50 Leuten. Der flache Boden dieser Pontons, sowie die Massenhaftigkeit dieser Maschine gestattete nur eine verhältnißmäßig langsame Fortbewegung. Bei Wellenschlag waren dieselben auf die Dauer nicht zu verwenden.

Zur Ueberschiffung von Kavallerie und Artillerie erschienen zunächst Maschinen von 5 Pontons, von denen je zwei hintereinander der Länge nach verkoppelt und ein fünftes zur Erhöhung der Tragfähigkeit zwischengeschoben wird, am geeignetsten. Eine solche Maschine mit darüber geschnürten Streckbalken, aufgerödelten Belagbrettern und einem Geländer versehen, wurde mit 20 Mann und Pferden beladen und auf dem Nübel-Noor von acht Ruderern, deren je zwei an einem Ruder wirkten, sowie zwei Steuerleuten bewegt. Die Fahrgeschwindigkeit dieser Maschine entsprach jedoch nicht den Erwartungen; bei etwas bewegter See wurden die Kräfte der Ruderer außerordentlich in Anspruch genommen, und gegen Wind vermochten selbst drei Mann an jedem Ruder nicht, die Maschine auch nur einen Schritt vorwärts zu treiben. Die Ueberzeugung, daß eine solche Maschine nur durch eine größere Anzahl Ruder dauernd in Bewegung gehalten werden konnte, veranlaßte den Pontonier-Capitain, in der Mitte noch ein sechstes, um die Hälfte seiner Länge vorstehendes Ponton ein-

zuschieben, wodurch nicht allein die Zahl der Ruderer verdoppelt, sondern auch eine das Wasser zertheilende Spitze gebildet wurde. Es waren hier also acht Ruder und zwei Steuer in Thätigkeit; diese Maschine war allerdings wesentlich leichter zu bewegen, aber nicht in dem Maße, daß man ohne die Voraussetzung eines ganz ruhigen Wasserspiegels ihrer Lenksamkeit und Beweglichkeit sicher gewesen wäre. Es drängte sich demnach die Ueberzeugung auf, daß bei der großen Strecke, welche zwischen den beiden Ufern der Alsen-Föhrde zurückzulegen war, nur leichtere Maschinen Anwendung finden konnten, wenn auch bei ihnen Flächenraum für die Beladung verloren ging. Dies führte zum Bau einer nur aus drei Pontons bestehenden Maschine, deren mittleres um seine halbe Länge über die Steven der beiden äußeren vorgerückt war, und welche dieselbe Ruderkraft in Thätigkeit zu bringen gestattete, wie die größere Maschine. Diese ergab ein ganz befriedigendes Resultat; ihrem Flächenraume nach gestattete sie den Transport von 9 Mann und 9 Pferden, oder die Unterbringung von einem Feldgeschütz nebst Protze, 6 Pferden und der erforderlichen Bedienungsmannschaft, resp. einem Munitionswagen und 6 Pferden. Man blieb also bei dieser Maschine stehen. Eine Skizze derselben befindet sich auf der Zeichnung.

Die vorhandenen Uebersetzmittel an Fahrzeugen und Ruderern.

Ueber welche Uebersetzmittel konnte man nun disponiren? Man hatte zuerst die beiden Pontontrains des Brandenburgischen und des Westphälischen Pionier-Bataillons; ein jeder derselben führt auf normalmäßigen Wagen, sogenannten Haquets, welche also ein schnelles, von den Pionieren völlig exerzirmäßig auszuführendes Abladen gestatten, 32 Pontons mit; das neue Modell derselben besteht aus Eisenblech, das alte aus Holz; ersteres hat eine beträchtlich größere Tragkraft und hantiert sich schneller und besser; es wird nur successive in unsere Trains eingeführt und hatten wir demnach bei Ausspruch der Mobilmachung in beiden Trains 40 eiserne, 24 hölzerne. Diese 64 Pontons, zu Uebersetzmaschinen verbunden, beförderten 32 . 30 Mann = 960 Mann;

Latus 960 Mann.

Transport	960	Mann.
die Maschine aus den 4 Halbpontons des leichten Feldbrücken-Trains	40	„
die aus Jütland event. heranzuziehenden 36 österreichischen Pontons gaben 6 Maschinen à 50 Mann, also	300	„
Ferner hatte man in Schleswig, als die Dänen die Danevirkstellung geräumt, 8 gute dänische Pontons erbeutet, eigentlich mehr Prahme zu nennen, die, aus Holz gebaut, die beträchtliche Länge von 29 Fuß hatten, etwas ungelenkig waren, aber zu dem in Rede stehenden Zweck ganz gut benutzt werden konnten, und jedes 20 Mann trugen; dies gab wieder	160	„
Endlich konnte man auf dem in Besitz genommenen Terrain des Sundewitt, namentlich auf dem Nübel-Noor und auf der Broaker Halbinsel, die dort befindlichen Kielboote mit Beschlag belegen und zur Landung verwenden. Diese hatten zwar den Nachtheil, daß sie ziemlich tief gehen, 2—2½ Fuß (also erforderten, daß entweder die Mannschaft bis zu dieser Tiefe in das Wasser ging, oder, daß sehr lange Einsteigebrücken bis zu ihnen hin erbaut werden mußten); dafür aber boten sie den sehr schätzbaren Vortheil, daß sie, weil ganz seetüchtig, selbst bei stürmischem Wetter verwendbar blieben und sehr schnell gingen. Man konnte überschläglich auf 30 solcher Boote mit einer mittleren Mannschaftszahl von je 10 Mann rechnen; dies gab wiederum	300	„
so daß das Total der mit einem Echelon überzusetzenden Mannschaften sich belief auf	1760	Mann,

also rund 3 schwache Bataillone auf 142 Fahrzeugen. Wenn es auch möglich gewesen wäre, aus anderen Gegenden, z. B. aus Flensburg, aus Appenrade, eine größere Anzahl von Booten aufzutreiben, so schien es doch nicht angemessen, durch Requisition solcher Fahrzeuge in entfernteren Ortschaften der Angelegenheit eine größere Publicität zu geben; andererseits würde es schwierig

gewesen sein, die dadurch nothwendig werdende größere Zahl von Schiffern zur Bemannung jener Boote aufzutreiben.

Deren brauchte man schon so eine erhebliche Zahl; die 32 Maschinen à 6 Ruderer erforderten 192,
die 4 Halbpontons 6,
die 6 österreichischen Maschinen à 14. 84,
die 8 dänischen Pontons à 7 56,
die 30 Kielboote, die kleineren zu 3, die größeren zu 5, also durchschnittlich zu 4 120,
in Summa also 458.

Mit Rücksicht auf die große Breite des Wassers und die lange Dauer der Arbeit, welche das Uebersetzen großer Truppenmassen erforderte, ferner im Hinblick auf die Möglichkeit einer bewegten See, welche das Rudern außerordentlich erschwert, endlich auf den Wind, welcher die Fahrzeuge von der Uebersetzstelle abtreiben, also den Weg, den dieselben zurückzulegen hatten, noch erheblich verlängern konnte, schien es geboten, auf zwei, mindestens aber eine Ablösung Ruderer zu rechnen, namentlich, wenn man die Möglichkeit von Verlusten durch feindliche Kugeln ebenfalls noch in Anschlag bringt. Danach stellte sich denn der Bedarf an Ruderern auf 916 resp. besser 1374 Mann, und man hatte nur erstens in den beiden Pontonier-Compagnien des Brandenburgischen und Westphälischen Pionier-Bataillons 200 Mann, in der event. ebenfalls zur Theilnahme an dem Unternehmen heranzuziehenden zweiten Sappeur- und Mineur-Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons, deren Mannschaften bestimmungsmäßig im Rudern nicht ausgebildet werden, 50 Schiffer; in der österreichischen Pontonier-Compagnie 150, in Summa also 400, so daß die beträchtliche Zahl von 516 resp. 974 Schiffern und solchen Leuten, die das Fahren auf dem Wasser verstanden, aus der Infanterie aufzutreiben blieb. Angestellte Recherchen ergaben, daß die größere Zahl bei den Infanterie-Regimentern des Armee-Corps nahezu würde erreicht werden.

Definitive Auswahl des Punktes Ballegard an der Föhrde.

Nachdem man höheren Orts einmal in dem Entschluß fest geworden war, den Uebergang nicht über den Sund, sondern über die Föhrde zu versuchen, konnte man über die Wahl des speziellen Punktes nicht lange im Zweifel sein; der Punkt war Ballegard und nächste Umgebung. Das diesseitige Ufer der Föhrde tritt meist in einer Höhe von 20 bis 40 Fuß an das Meer heran, und fällt dann in einer steilen Böschung herab, an deren Fuß ein nicht sehr breiter Strand liegt; erst auf 100, 150 ja 200 Schritt vom Ufer hat die See eine Tiefe von 2—2½ Fuß. Nach den Aeußerungen von Seeleuten sollte das jenseitige Ufer der Alsen-Föhrde dieselbe Beschaffenheit zeigen. Befestigungen waren nirgend sichtbar, auch hatten die eingezogenen Erkundigungen nicht ergeben, daß dergleichen existirten. Der Punkt, wo nun eben die Föhrde die geringste Breite hatte, nämlich 2400 — 2500 Schritt, war Ballegard; schon im Frieden findet von hier aus die Vermittelung des Verkehrs mit Alsen statt; der jenseitige Anlandepunkt ist das Fährhaus von Hardeshoi. Nun hatte man allerdings die Fähre nach Alsen herübergezogen, doch befand sich, ganz in der Nähe von Schloß Ballegard, eine in Feldstein aufgeführte Landebrücke, welche 150 Schritt weit in das Wasser hineingeht und an deren Kopf eine Wassertiefe, je nach dem Stande der See, von 2½—4 Fuß vorhanden ist. Am jenseitigen Ufer war eine ähnliche Landebrücke zu erkennen. Was die Hauptsache ist, es führen hier an mehreren Stellen gute, breite, nicht zu steil abfallende Wege bis an die See. Wenn man bedenkt, welches Material und Personal hier concentrirt werden sollte, und daß zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Uebersicht jedes Stück und jeder Mann vorher seinen Platz bestimmt zu erhalten hatte, so mußte diese Rücksicht für die Wahl von Ballegard entscheidend sein.

Inzwischen hatte die schrittweise Entwickelung der Uebergangs-Idee bis zu dem Augenblick, wo sie ihre Reife erhielt, und die Möglichkeit eines praktischen Erfolges klar vor Augen stellte, die

beiden ersten Dekaden des Monat März eingenommen. Es läßt sich nicht feststellen, wer der eigentliche Schöpfer der Idee überhaupt war; nachdem Se. Königliche Hoheit der commandirende General mit der minütiösesten Sorgfalt jede Chance erwogen, jedes Detail durchdacht hatte, erfaßte Höchstderselbe mit sicherem Blick die zu erwartenden Erfolge, und ging mit bekannter Energie vom 24. März ab an die Ausführung. Alle umfangreichen Einleitungen dazu blieben in den Händen des damaligen Chefs des Generalstabes, jetzigen Generalmajors v. Blumenthal, welcher trotz der drückenden Arbeitslast seines Berufes Zeit fand, die Vorbereitungen bis in das kleinste Detail zu überwachen. Man erkannte, daß es wünschenswerth, ja unerläßlich sei, mit diesem gegen die Flanke des Feindes gerichteten Unternehmen eine Maßnahme in der Front zu verbinden, und beschloß am Tage vor dem Uebergange das Feuer aus den Batterien gegen die Düppeler Schanzen zu eröffnen, und Sonderburg in Brand zu schießen. Zu dem Zweck sollte 24 Stunden vorher die erste Parallele zum Schutz für diese Batterien eröffnet werden. Um ferner in einer allen Eventualitäten trotzenden Stärke auf Alsen auftreten zu können, d. h. mit 4 Brigaden, wurde beim Ober-Commando die Disponibelstellung der Garde-Division bewirkt, welche in zwei brillanten Märschen, ein jeder mehr wie 6 Meilen, von Jütland nach dem Sundewitt eilte und dort am 28. März eintraf. Endlich war zur Unterstützung des Ueberganges und um die feindliche Flotte von der Operation abzuziehen, die Ankunft unserer Flotte Allerhöchsten Orts in Aussicht gestellt. Es wurde deshalb täglich, ja stündlich auf Nachricht gewartet, daß die Flotte ausgelaufen sei. Dadurch verzögerte sich der Beschluß des Ueberganges von Tag zu Tag. Das während circa acht Tagen anhaltend schöne Wetter drohte umzuschlagen, es regnete mehrfach, ab und zu erhob sich mäßiger Wind. Mit Spannung und Ungeduld erwarteten wir den Befehl zum Beginn des Unternehmens.

Technische Vorarbeiten, Beschaffungen und Organisationen.

Wenn auf der einen Seite die Verzögerung der Ausführung den Uebelstand mit sich führte, daß das Moment der Ueberraschung

und das Geheimniß theilweise verloren ging, so konnten doch andererseits die umfangreichen Vorarbeiten aller Art mit mehr Ruhe unternommen werden. Die technische Leitung derselben fiel dem Hauptmann Schütze und dem Vortragenden zu; beide Offiziere waren zu dem Zweck vom General-Commando zur Disposition des Oberst v. Blumenthal gestellt worden. Obgleich die ganze Einrichtung unserer Pontons für derartige Zwecke mitberechnet und diese Fahrzeuge dazu vorgerichtet sind, so gab es auch hier viele, zum Theil zeitraubende Anordnungen zu treffen. An den Pontons, welche die Spitze der beschriebenen Transportmaschinen für Pferde 2c. bilden sollten, wurden in der Mitte beider Borde Ruderschlösser angebracht, für die Herstellung eines soliden Geländers bei diesen Maschinen gesorgt, und für das Ein- und Ausschiffen von Pferden und Geschützen transportable Rampen angefertigt. Sämmtliche Pontons waren noch in denjenigen zwei Pontonbrücken eingebaut, welche bei Eckensund das Sundewitt mit Broaker verbanden. Da es nicht erforderlich war, daß alles sonst auf den Haquets mitgeführte Brückenmaterial, namentlich an Balken, Brettern, Ankern 2c. mitgeschleppt wurde, so mußte der Bedarf genau berechnet, und danach die Beladung der Fahrzeuge regulirt werden.

Aehnliche Arbeiten in noch größerem Umfange, weil sie nicht vorbereitetes Material betrafen, hatte der Vortragende auszuführen, welchem vom Königlichen General-Commando die Organisirung einer Boots-Colonne aufgetragen, und zur Unterstützung hierbei der schleswig-holsteinische Schiffscapitain Barthelsen, der bereits seit einiger Zeit von der Königlichen Regierung in Dienst genommen war, beigegeben wurde. Am 27. März, Morgens fünf Uhr, wurde daher Alles, was sich auf dem Nübel-Noor und in der Nähe desselben an brauchbaren Booten befand, und was bereits bei einer vorhergängigen Recognoscirung dazu designirt war, von Pionieren ohne Weiteres in Besitz genommen und nach der Nübel-Wassermühle hingefahren. Es handelte sich darum, dies unerwartet und schnell auszuführen, einmal, um Zeit zu gewinnen, da dem Vernehmen nach die Ausführung des Ueberganges binnen ganz kurzer Zeit bevorstand, dann auch, um das viele Gerede und

Aufsehen zu vermeiden, welches die formelle Requisition der Boote durch die Hardesvoigtei nach sich ziehen mußte. Nördlich der Nübel-Wassermühle befindet sich ein Gehölz, dessen Lisiere von der 3. Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons bei Befestigung der Stellung Nübel-Landmühle — Satrup mit einem starken Verhau versehen war. Dort konnten die Boote auf Wagen geladen werden und fern von allem Verkehr, durch die Bäume etwas gegen die Sonne geschützt, in Colonne zu Einem formirt, so lange stehen, bis sie gebraucht wurden. Gleichzeitig wurden in allen Dörfern der Umgegend möglichst starke Wagen requirirt. Diese Fuhrwerke dortiger Gegend beinahe ohne Ausnahme haben hölzerne Achsen, ein sehr schmales Geleise, sehr schwache Räder und starken Sturz derselben. Selbst wenn man aus hundert die stärksten aussuchte, so blieb man doch noch der Gefahr ausgesetzt, daß der eine oder der andere unter der Last der starken Boote zusammenbrach. Die Verladung der Schiffsgefäße mußte so erfolgen, daß Vorder- und Hinterwagen auseinandergerückt, durch Langbäume, welche der Wald von Nübel-Wassermühle lieferte, sowie durch Ketten und Taue verbunden, und daß hierauf die Boote, Kiel nach unten, hinaufgeschoben, durch Leinen und Taue befestigt und gegen die Wagenrungen durch Holzstücke und Faschinenenden verkeilt wurden. Von den sämmtlichen Böten erwiesen sich nur 27 zu unserem Zweck brauchbar; sie wurden numerirt und ihr Fassungsvermögen mit Kreide angeschrieben. Außerdem mußten sie ihr Utensilement erhalten an Rudern und Dollen für die taxirte Zahl der Ruderer; an den Dollen wurden starke Schlingen von Bindfaden befestigt, in welche die Ruder gesteckt werden sollten; diese Maßregel war von Sr. Königlichen Hoheit für den Fall der Verwundung eines der Ruderer befohlen, damit das Ruder nicht gleich in das Wasser fiele. Jedes Fahrzeug erhielt Sitzbänke, Laufplanken und seine Quantität Werg und Holzpfropfen für den Fall, daß die Bootswände durch Kartätschen durchlöchert wurden, sowie Wasserschaufeln und einen Vorrath von Leinen und Tauenden, um sie etwa über Bord Gefallenen zuzureichen. Alle diese Maßregeln waren selbstverständlich auch für die preußischen Pon-

tontrains durch den Hauptmann Schütze und für den österreichischen durch den k. k. Hauptmann v. Kegeln getroffen.

Große Schwierigkeiten machte die Beschaffung guter Ruder. Da die Ausrüstung eines Pontontrains mit solchen nur auf den Brückenbau berechnet ist, eine so große Zahl, wie diejenige, welche gebraucht wurde (6—700) in der kurzen Zeit nicht gefertigt werden konnte, so mußte ein anderes Auskunftsmittel gesucht werden, das kein Aufsehen erregte. Es fand sich folgendes: Die Commandantur von Appenrade erließ eine Verordnung, in welcher auf das Schärfste gerügt wurde, daß dem Verbot zuwider dennoch einzelne Böte (deren Ziehung auf das Land befohlen war) in das Wasser gebracht seien. Um die Benutzung ganz unmöglich zu machen, befahl die Commandantur die Abgabe sämmtlicher Ruder. Auf diese Weise erhielten wir weit mehr als wir brauchten. Ein Kavalleriepiquet brachte sie auf 6 Wagen nach Ballegard am Tage vor dem Unternehmen.

Auch für das Ein- und Aussteigen der Mannschaften mußte Vorsorge getroffen werden, um ihnen das Waten durch das Wasser nach Möglichkeit zu ersparen. Wenn auch dem ersten Echelon die Beschwerlichkeit am jenseitigen Ufer nicht geschenkt werden konnte — es sollte deshalb am Leibkoppel ein zweites Paar Stiefel tragen — so konnte doch die Zeit, welche es brauchte, um herüber, und die leeren Boote, um zurückzukommen, dazu benutzt werden, je zwei einfache Laufbrücken diesseit und jenseit zu bauen, deren jede überschläglich 100 Schritt lang wurde. Es waren daher einige 60 Mauerböcke mit 1 bis 3 Fuß langen Beinen aus unbeschlagenem Holze gezimmert worden, welche durch je zwei doppelte Belagbretter verbunden wurden.

Das ganze Material der Bootscolonne wurde transportirt auf 39 Wagen. 39 Bauern, von denen kaum 2 oder 3 deutsch sprachen, mit 39 Paar Bauerpferden und einigen Reservegespannen waren daher requirirt und blieben, unter der Aufsicht einiger Train- und Kavallerie-Unteroffiziere, Tag und Nacht consignirt. Die eigenthümlichen, dort im Lande befindlichen Ziegeleien haben dazu vortreffliche Dienste geleistet; sie bilden ein großes Quadrat, in der Mitte der Ziegelofen, rings herum unter Dach die Trocken-

schuppen. Dies waren die allerdings etwas luftigen Ställe der Boots-Colonne.

Außer diesen rein das Arrangement und den Transport der Uebersetzfahrzeuge betreffenden Maßnahmen, war es noch nothwendig, daß die Anmarschwege zu den Uebersetzstellen genau der Localität und der Zeit ihrer Benutzung nach unter die Truppentheile und Fahr-Colonnen vertheilt, daß sie zur Orientirung mit Tafeln und Inschriften versehen, Hindernisse weggeräumt, die Wegbarkeit vermehrt, und Vorsorge getroffen wurde, daß die engen Straßen nicht durch in entgegengesetzter Richtung fahrende Wagen gesperrt wurden. Es mußten zu dem Ende Kavallerie-Patrouillen commandirt werden, die die sämmtlichen Wege frei hielten. Die Truppentheile mußten Rendez-vous-Plätze erhalten, deren Lage so zu wählen war, daß die dort stattfindende außerordentliche Bewegung und das unvermeidliche Anzünden von Lichtern und Laternen dem Feinde die Absicht nicht vorzeitig verrieth. Die von den Infanterie-Truppentheilen abzugebenden Schiffer-Commandos mußten ihre bestimmten, dem Uebergangspunkte nahe gelegenen Sammelpunkte erhalten, wo sie unter der speziellen Aufsicht und Verantwortlichkeit von Offizieren stets concentrirt blieben, und eine für die außerordentliche Anstrengung, die man von ihnen erwartete, bemessene bessere Verpflegung genossen. Zu allen diesen Vorbereitungen treten noch diejenigen der Intendantur und des Medizinalwesens, in Bezug auf die Verpflegungsvorräthe, deren Nachsendung den übergesetzten Truppentheilen, außer der dreitägigen eisernen Ration, die sie bei sich führten, sicher zu stellen war, und in Bezug auf die Einrichtung mehrerer leichter und schwerer Feldlazarethe, bei den zahlreichen Verwundungen, die hier vorkommen konnten.

Dispositionen zum Uebergange von Ballegard in der Nacht vom 2. zum 3. April.

Endlich am 31. März war der Uebergang für den folgenden Tag definitiv beschlossen, und es wurden die sämmtlichen Spezial-Dispositionen in einer Conferenz geordnet, welche unter Zuziehung

sämmtlicher zur Leitung des Unternehmens bestimmten Offiziere aller Waffen Se. Königliche Hoheit Prinz Friedrich Karl abhielt; dieser Conferenz wohnten auch Sr. Königliche Hoheit der Prinz Albrecht, Sohn, bei. Von der in Aussicht genommenen Unterstützung durch die Flotte mußte Abstand genommen werden, nicht aber von der Beschäftigung des Feindes in der Front. Die erste Parallele war bereits eröffnet, die Batterien erbaut; da die größere Masse schwerer Geschütze noch nicht eingetroffen war, sollten diese bei dem Angriff durch Feldhaubitzen und Feldzwölfpfünder ersetzt werden. Das Feuer sollte in der Front und von Gammelmark aus um 2 Uhr Nachmittags beginnen, während gleichzeitig die Transporte der Artillerie zum Bau derjenigen Batterien an der Alsen-Föhrde erfolgten, unter deren Schutz die Landung auszuführen blieb. Schlag 3/4 4 Uhr Nachts sollten die vollständig garnirten und besetzten Boote vom diesseitigen Strande abstoßen, so daß sie um 1/4 5 Uhr mit dem anbrechenden Morgen an der Küste von Alsen erschienen. Das erste Echelon sollte von der Brigade Goeben gebildet, und von 2 Geschützen der 4pfündigen Garde-Batterie begleitet sein. Sehr bedauerlich war es, daß unsere Alliirten, die Oesterreicher, keine einzige ihrer Raketen-Batterien mit ins Feld genommen hatten; die leichte Transportirbarkeit derselben, der geringe Raum, den sie einnehmen, die praktische Benutzung zur Delogirung des Feindes aus hartnäckig vertheidigten Dörfern, und der moralische Effekt gegen diejenige Waffe, welcher wir nichts entgegensetzen konnten — die Kavallerie, — hätte diese Batterien hier mit vorzugsweisem Nutzen verwendbar gemacht. Nach der Brigade Goeben und der ihr attachirten Garde-Batterie, sollten die Brigaden Roeder, Raven und Canstein mit je einer 6pfündigen Batterie, ferner 1 Escadron Husaren, 1 Escadron Ulanen, 2 leichte Feldlazarethe und 2 Sectionen Krankenträger übergehen. Das Commando über sämmtliche übergesetzten Truppen behielt sich Se. Königliche Hoheit Höchstselbst vor, das über die im Sundewitt stehen bleibenden sollte dem Herrn General-Lieutenant v. Wintzingerode übertragen werden.

In Bezug auf das Technische des Ueberganges wurde Folgendes angeordnet: Die Trajekte finden von den 3 in medio

600 Schritt von einander entfernten Punkten statt, die mit A, B und C auf der vorliegenden Karte bezeichnet sind; die spezielle technische Leitung wird auf den ersten beiden Punkten dem Hauptmann Schütze, auf dem letzten dem Vortragenden übergeben, und die Eintheilung der Uebersetzmittel folgendermaßen angeordnet: 14 Maschinen à 3 Pontons, sowie die 8 dänischen Pontons werden bei A concentrirt; dieselben werden um ½7 Uhr Abends von Alnoer aus auf dem großen Wege über Atzbüll, Ulderup und Blans, bei Ballegard und der dort stehenden Windmühle vorbei, in die Nähe der schon erwähnten steinernen Landebrücke gefahren. Von A aus sollte ausschließlich das Uebersetzen der Artillerie und Kavallerie erfolgen, die steinigen Uferwege und die Landebrücke, um das Geräusch der Wagen mehr zu dämpfen, mit Sand und Dünger bestreut werden. Mit dem ersten Echelon sollte auch eine Kavallerie-Patrouille von 8 Pferden übergesetzt werden, während bei den ferneren Echelons hauptsächlich Artillerie zur Verwendung kam. Die spezielle, nach den Umständen zu bewirkende Zusammenstellung eines jeden Echelons war vom General-Commando dem Major Graf Waldersee vom Generalstabe übertragen. Um das Ein- und Aussteigen der Geschütze und Pferde zu ermöglichen, sollten bei dem ersten Echelon die 3 transportablen Rampen dienen, wogegen für die folgenden Echelons auf beiden Ufern Landbrücken zu erbauen waren. Es mußten zu dem Ende 2 Maschinen bestimmt werden, um das hierzu erforderliche Material an das jenseitige Ufer zu schaffen. Vom Punkte A wurden also zuerst eingeschifft: 1 Zug Feld-Artillerie, 8 Pferde und 600 Mann Infanterie*).

Für Punkt B waren 22 Pontons, welche zu 11 Uebersetzmaschinen zu verbinden waren, unter Leitung des Premier-Lieutenants Thelemann vom Westphälischen Pionier-Bataillon Nr. 7 bestimmt; diese traten an der Queue der Colonne A ihren Marsch von Alnoer an, folgten nur bis dahin, wo der Ulderuper Weg rechts nach Blans einbiegt, und gingen links weiter bis an die Stelle B. Sie setzten 330 Mann Infanterie über. Die leeren Haquets fuhren bis auf ein Koppel 400 Schritt vom Ufer zurück.

*) Die Maschinen zu 3 Pontons sind zu je 43 Mann Belastung berechnet.

Für Punkt C war die Boots-Colonne und der österreichische Train bestimmt; erstere rückte von der Nübelwassermühle um 7 Uhr ab, ging bis Atzbüll, wartete, bis die Colonne B vorbei war, und folgte derselben bis zu dem nach dem Meere führenden Wege, dessen direkte Richtung sie beibehielt. Die österreichische Colonne, welche inzwischen nach Feldstedt dislocirt worden war, schloß sich an die Queue der Boots-Colonne an. Die Fahrzeuge wurden bei C abgeladen, fuhren dann links ab und parkirten, nämlich die Bauerwagen 150 bis 200 Schritt vom Meere hinter einer durch Knicks masquirten Einsenkung, während die österreichischen Fahrzeuge, auf deren Conservation unter allen Umständen mehr Bedacht genommen werden mußte, eine Stelle weiter zurück, circa 500 Schritt vom Meere in aller Sicherheit parkiren, die Pferde abspannen und in die alten Quartiere führen konnten. Die Zahl der bei C überzusetzenden Mannschaften belief sich auf 670 Mann, so daß das ganze erste Echelon bestand aus:

2 Geschützen, 8 Pferden, 1600 Mann.

800 bis 1000 Schritt landeinwärts von jedem Punkte waren die verdeckten Lagerplätze für die Truppen designirt, alle noch durch hohe, mit dem Strande parallel laufende Knicks der Einsicht von der Insel Alsen aus entzogen. Die Adjutanten der Truppentheile sollten sich von hier aus mit den leitenden Offizieren an den Uebergangspunkten in Verbindung setzen.

Mit Rücksicht auf die damalige Jahreszeit war die Abfahrt ³/₄4 Uhr Morgens gewählt, damit unsere abrückende Zahl Pontons und Boote den ersten Uebergang mit der Dunkelheit ausführen konnte; gegen 4¹/₄ Uhr brach der Tag an, sobald man das jenseitige Ufer erreichte; dann war es nöthig, da vielleicht oder sogar voraussichtlich Schiffe erschienen, daß man vom diesseitigen Ufer aus sehen konnte, und daß unsere zum Schutz des Ueberganges verwendbaren Geschütze schon in fertiger Batterie standen, um die Schiffe zu verjagen. Disponibel waren zu diesem Zweck:

30 gezogene 6pfünder, 12 gezogene 12pfünder, 8 gezogene 24pfünder.

Die Ballegarder Geschützaufstellung reichte vom Westerholz bis

zum Lachsfang; die Flügel derselben wurden durch je 4 gezogene 24pfünder gebildet, an welche sich in einiger Entfernung eine Batterie von je 6 gezogenen 12pfündern anschloß; in nächster Nähe des Uebergangspunktes A, waren demnächst 3 Batterien gezogener 6pfünder, beim Uebergangspunkt C, 2 Batterien desselben Calibers etablirt. Die 24pfünder beim Lachsfang waren namentlich gegen die Stegwigbucht gerichtet, eine dänische Flottenstation, deren Stärke wir erfahren. Das mit dem Küstenschutz beauftragte Westphälische Jägerbataillon hatte nämlich in der Nacht zum 1. April einen glücklichen Fang gethan, den eines Bootes mit 3 Matrosen, von denen einer erschossen, die beiden andern gefangen genommen wurden. Durch diese Leute hatte man erfahren, daß in der Stegwigbucht lagen:

1) der Kriegsdampfer Hecla mit 12 Geschützen,
2) das Kanonenboot Vilmvos mit 2 Geschützen, 40 Mann,
3) die Ruderkanonenboote 18 und 21 mit je 2 Geschützen und 64 Mann,

in der Augustenburger Föhrde:

1) die Dampfkanonenboote 19 und 22, zu 2 Geschützen,
2) das Panzerdampfboot Absalon mit $2^1/_2$ zölligen Eisenplatten. Geschützzahl unbekannt.

Die zum Küstenschutz bestimmten Schiffe haben stets angeheizt, konnten also $^3/_4$ bis 1 Stunde nach Entdeckung des Ueberganges zur Stelle sein. Man sieht, unsere Artillerie hatte tüchtig zu thun, wollte sie bis zu diesem Augenblicke ihre Batterien schußfertig haben, die sie doch erst mit Anfang der Dunkelheit in Angriff nehmen konnte. Dazu kam, daß die Artillerie zur Heranfahrung aller Batterie-Baumaterialien und Utensilien, sowie der Armirung der Batterien keine anderen Wege überwiesen erhalten konnte, als diejenigen, welche später von den Colonnen, noch später von den Truppentheilen zu benutzen waren. Sie mußte daher bis Eintritt der Dunkelheit Alles, was sie brauchte zur Stelle haben.

Die Ausführung am 2. April 1864.

Nachdem am Abend des 31. März v. J. alle Generäle zur Conferenz nach dem Hauptquartier befohlen und sie von allen Details der Disposition in Kenntniß gesetzt waren, wurde die definitive Befehlausgabe auf den Morgen um 9 Uhr angesetzt: Die Befehle waren schon völlig ausgefertigt; das Wetter schlug aber um, und Se. Königliche Hoheit befahl die Aufschiebung um 24 Stunden. Das Unternehmen blieb nunmehr auf den 2. April verschoben.

Das schöne Wetter des Vormittags am 2. April machte am Nachmittage einem mäßigen Winde Platz, der die Unternehmung kaum beeinträchtigen zu können schien; die Artillerie begann daher mit der Ausführung ihrer Vorarbeiten, dem Herantransport der Batterie-Baumaterialien u. s. w. einerseits, mit der Eröffnung des Feuers gegen Düppel und Sonderburg andererseits. Als die Ponton- und Boots-Colonnen die freigewordenen Wege passirten, sah man fern im Osten das Blitzen unserer Geschütze, welchem lange Zeit nachher der Donner folgte. Wie man später erfuhr, hat es nicht gelingen wollen, trotz 42 Brandgeschossen, die man nach Sonderburg schoß, die Stadt zu zünden. Im Uebrigen war Alles im Gange, Eins entwickelte sich nach dem Andern, ohne Stockung, ohne Unfall, denn an Alles war vorher gedacht; was Menschenkräfte, physische und geistige, zur Förderung des Unternehmens thun konnten, war reichlich geschehen. Se. Königliche Hoheit der Kronprinz und der Feldmarschall v. Wrangel haben dies am grauenden Morgen des 3. April ganz besonders lobend anerkannt.

Als einer mit den größesten Mühseligkeiten verbundenen Aufgabe muß ich des Transportes der Boots-Colonne durch Bauern auf Bauerwagen mit Bauerpferden gedenken; in Folge der engen Wege, die rechts und links neben sich einen Graben, dann einen Knick hatten, und die, wie jedem in den Herzogthümern Gewesenen bekannt, oftmals Mäander-Krümmungen machen; in Folge der unvollkommenen Beladung, die keine scharfe Biegung gestattete, der schwachen Wagen und der dunklen Nacht galt es, so enorme Schwierigkeiten zu überwinden, daß es nur bei dem

vorzüglichsten Eifer, der alle Betheiligten beseelte, gelang, mit der Colonne um 1½ Uhr Nachts zur Stelle zu sein. Für den Nachtmarsch von pr. pr. 14,000 Schritt war also ein Zeitraum von nahezu 7 Stunden erforderlich gewesen.

Inzwischen war mit dem Eintritt der Dunkelheit das bisherige schöne Wetter Wind und Regen gewichen; die Leute waren total durchnäßt, und gegen Mitternacht erhob sich Sturm, der die Wellen mit Macht an das Ufer peitschte, und der unsere schönen, auf das Gelingen des Unternehmens gesetzten Hoffnungen zu Grabe tragen sollte. In der athemlosen Spannung, die jedem in der Weltgeschichte Epoche machenden Ereigniß vorangeht, ahnte auch der gemeine Mann, daß es sich hier um das wichtigste, entscheidendste Unternehmen im ganzen Feldzuge handelte. Die See ging höher und höher; die Grundbedingung, unter welcher an ein Uebersetzen mit Pontons überhaupt nur zu denken war, fehlte, und die technischen Leiter des Unternehmens, jeder an einer anderen Stelle und einzeln, höheren Orts befragt, mußten ihr Urtheil dahin abgeben, daß bei diesem Sturm ein Gelingen der Operation nicht zu erhoffen sei. Auf Befehl des General-Commandos mußte daher das Unternehmen für heute aufgegeben werden, als um 3 Uhr Morgens der Sturm nicht nachließ. Bevor der Tag anbrach, waren sämmtliche Fahrzeuge vom Strande zurückgezogen, und auf verschiedenen Koppeln, die von Alsen aus nicht gesehen werden konnten, zusammengestellt.

Wenn auch materielle Verluste mit dem Scheitern des Unternehmens nicht verbunden waren, wenn auch der schlimmste Fall nicht eingeteten war, der, daß wir 2000 Mann an den Küsten von Alsen geopfert hatten, so ist doch nicht zu läugnen, daß sich der Gemüther der Meisten eine Abspannung, eine Trauer bemächtigt hatte, die in moralischer Hinsicht sehr nachtheilig wirkt. Der spätere Uebergang nach Alsen ist so beispiellos glücklich und glorreich ausgeführt worden; nun wohl, wir mußten durch diesen Unglückstag hindurch gehen, um uns einen Anspruch auf den künftigen Sieg zu erwerben.

II. Die Demonstration von Satrupholz.

Warum der nach allen Seiten hin geprüfte und vorbereitete Uebergang von Ballegard, nachdem er einmal wegen der Ungunst des Wetters gescheitert, nicht später doch stattgefunden, darüber wird erst die Geschichte Auskunft geben; es heißt, das Unternehmen sei den Dänen verrathen gewesen, nachdem so lange Zeit mit dem Erwarten der Hülfe unserer Flotte verloren worden. Die erhöhte Wachsamkeit am jenseitigen Ufer, auf welches wir neidisch blickten, sowie die Vornahme von Erdarbeiten daselbst zur Herstellung von Batterien und Befestigungsanlagen, bestätigen diese Muthmaßung allerdings, auch lief durch die Zeitungen und Blätter, wenn auch keine präcise Darstellung, so doch eine Andeutung unseres Vorhabens. Ein dänischer gefangener Offizier, der über die Härte und Grausamkeit des Bombardements von Sonderburg klagte, und dem ich unter Anderem sagte, daß dies keine allein für sich dastehende Maßregel gewesen, sondern daß wir dieselbe im Zusammenhang mit einer andern nothwendig gehabt, antwortete — es war am 15. April — darauf: „Was Sie am 2. April beabsichtigt, davon waren wir auf das Genaueste unterrichtet.“ Es klingt dies auch glaubhaft, denn wir waren von Spionen umgeben, und es lag zu lange Zeit zwischen dem Tage der Ausführung und demjenigen Tage, an welchem für das Unternehmen die ersten dem Publicum sichtbaren Maßregeln getroffen werden mußten. Zudem sind die Bewohner des Sundewitt meist dänisch gesinnt; von der Begeisterung für die gerühmte Sache Schleswig-Holsteins findet man dort wenig Spuren, und trotz aller nur denkbaren Strenge ist die Möglichkeit einer Communikation mit dem Feinde nirgend völlig auszuschließen. Endlich mögen vielleicht auch höhere milaitirische oder politische Gründe mitgewirkt haben zu dem Entschlusse, die Hauptthätigkeit wieder der terra firma zuzuwenden, und a u f, oder vielmehr i n derselben das Heil zu suchen. Mit großer Energie wurden also von jetzt

ab die Belagerungsarbeiten poussirt, am 7. und 8. April die Halbparallele, am 10. und 11. die zweite, am 13. bis 16. die dritte Parallele vollendet, und man traf nunmehr Anstalten zum Sturm.

Wenn man nach dem Vorhergesagten inzwischen auch Abstand genommen hatte von der Ausführung des Ballegarder Unternehmens, so hatte man darum die Uebergangsprojecte doch nicht aufgegeben. Einmal lag es auf der Hand, daß, wenn der Sturm die Hauptsache blieb, man denselben durch einen Nebenversuch zum Uebergang recht wesentlich secundiren konnte; man theilte die Kräfte des Gegners, und sicherte die Chancen des Hauptunternehmens, des Sturmes; auf der anderen Seite hatte man im Hauptquartier aber auch den Uebergang als selbstständige Operation noch immer im Auge behalten, und da die Aufmerksamkeit der Dänen auf Ballegard stets gerichtet blieb, nunmehr blos den Alsen-Sund dafür in Betracht gezogen. Es machte sich sogar die Ansicht geltend, daß es möglich sei, unter den jetzigen Verhältnissen den Uebergang mit Gewalt zu erzwingen, d. h. durch formidable Geschützaufstellung und mehrtägigen Geschützkampf die Inselspitze an der Augustenburger Föhrde vom Feinde zu säubern und dann überzusetzen. Zu dem Ende wurde durch den Chef des Generalstabes, Oberst v. Blumenthal, in Begleitung des persönlichen Adjutanten Sr. Königlichen Hoheit, Major v. Witzendorf, vom Generalstabe, und derjenigen beiden Ingenieur-Hauptleute, welche zur Leitung des Ballegarder Unternehmens bestimmt gewesen waren, eine nochmalige genaue Recognoscirung des Sundes vorgenommen.

Detail-Recognoscirung des Alsensundes in Bezug auf Uebergangspunkte.

Diese ergab und bestätigte Folgendes:

Nur auf dem nördlichen Theile des Sundes von Sandberg bis Schnabeckhage kann ein Uebergang stattfinden, so lange der südlich des ersteren Dorfes gelegene Theil der Meerenge von den Geschützen des rechten Flügels der Düppeler Schanzen beherrscht

wird. Die Beschaffenheit des Ufers, sowie die zu demselben führenden Communicationen gestatten jedoch keineswegs den Uebergang an allen Punkten zwischen Sandberg und der Alsen-Föhrde, beschränken vielmehr die Ueberschiffung auf 3 Punkte. Der erste derselben ist der südlich des Dorfes Satrupholz belegene, unter dem Namen Großes Holz bekannte Buchenwald; wenn auch hier das Terrain den Uebergang nicht wesentlich begünstigt, so ist doch im Bereich des Holzes der steile, hohe Uferrand, welcher südlich das Heranfahren der Materialien und Fahrzeuge an das Wasser ohne bedeutende, vor den Augen des Feindes auszuführende Vorarbeiten unmöglich macht, durch einen sanften Abfall stellenweise gerade da unterbrochen, wo entweder schon Wege an den Sund führen, oder doch in einigen Tagen, ohne die Aufmerksamkeit des Feindes zu erregen, für unsere Zwecke hergerichtet werden können. Außerdem ist diese Stelle in sofern sehr günstig, weil der hohe Buchenwald eine vortreffliche Maske zum Verbergen unserer Absichten abgiebt. Derjenige Theil des Waldes, welcher sich am meisten für den Uebergang eignet, liegt an der am meisten in den Sund hineinragenden Spitze; doch gehen daselbst die Bäume nicht dicht bis an das Ufer, sondern sind von demselben durch einen 50 bis 75 Schritt breiten Wiesenstreifen getrennt, der zwar mit binsenartigem, hohen Gras bestanden ist, und moorigen Untergrund hat, dennoch aber das Vorschleifen der Kähne und Pontons gestatten wird. Letztere können hier unter dem Schutz der Bäume, event. ungesehen abgeladen, und sofern die nöthigen Mannschaften vorhanden, zu 50, ja im Nothfall zu 80 Stück auf einmal in das Wasser gezogen werden, so daß der sehr lästige, durch das Abladen der Haquets im feindlichen Feuer sonst entstandene Verlust an Zeit und Kraft dadurch erspart wird.

Ein zweiter Punkt, der als Uebergang dienen könnte, ist die Mündung der durch Satrupholz führenden Dorfstraße nach dem Meere zu, an der Nordlisiere des Großen Holzes; diese Straße ist völlig praktikabel und bequem, zwar nicht sehr breit, aber fest, und von stetigem Fall; links derselben, unmittelbar am Meere, liegt eine Ziegelei, eins von den bereits vorher beschriebenen, mit

Dach versehenen Riesenquadraten, rechts über steil sich erhebender Böschung mehrere Wohnhäuser mit Gärten. Die Umfriedigungen derselben waren nicht besonders dichte Hecken; bei einigen Vorbereitungen gaben sie aber eine ganz gute Maske ab zur Aufstellung von Kähnen und Pontons, die freilich dann, und zwar immer zu zweien, auf die Hauptstraße und auf dieser in das Meer geschoben werden müssen, so daß hier das Hineinbringen der Fahrzeuge nur successive geschehen kann. Zum Gebrauch für das Einsteigen in die freilich nach Alsen hinübergezogenen Boote der Fischer von Satrupholz waren noch die eingerammten Pfähle von 2 Landebrücken sichtbar, welche 150 Schritt weit in das flache Meer führen, und welche von den Dänen unbrauchbar gemacht waren; mit einiger Mühe konnten sie indeß zum Gebrauch von Infanterie wieder aptirt werden.

Der dritte für eine Einschiffung allenfalls noch benutzbare Punkt liegt noch 600 Schritt weiter nördlich an der Einmündung eines Baches. Längs desselben führt im Bogen eine schmale, durch Anbringung von Rasten besser passirbar zu machende Rampe an das Meer und an die Mündung des Baches. Letzterer hat eine Wassertiefe von 1½ Fuß, eine Breite von 7 bis 8 Fuß, und kann durch Ausbaggerung während der Nacht die zur Aufnahme von Kielbooten erforderliche Wassertiefe erhalten. Diese Fahrzeuge müssen aber weiter zurück im Walde versteckt werden, und um sie ungesehen bis hierher zu fahren, muß der nordseitige Knick des betreffenden Weges dichter gemacht, auch der Weg selbst gebessert werden. Der zweite und der dritte Punkt, welche also ein nur successives Einbringen der Boote erlauben, sind ungünstiger, als der erste südliche Punkt; das umgekehrte Verhältniß wäre vortheilhafter, weil es darauf ankommt, am jenseitigen Ufer schnell Posten zu fassen, eine Sache, die sich viel leichter erreichen läßt, wenn man die Spitze der Insel in Besitz nimmt, also gewissermaßen das Eckbastion, als wenn man, weiter ab von Arnkielsoere, an einer Curtine landet, und so Gefahr läuft, in Front und beiden Flanken angegriffen und erdrückt zu werden.

Hauptgesichtspunkte für einen Uebergang nach Alsen nach Eröffnung des förmlichen Angriffs auf Düppel.

Dies war die Localität, wie sie sich bei der Recognoscirung am 8. oder 9. April ergab; man fragte nun:

1) ist unter den jetzt veränderten Verhältnissen, d. h. nachdem schon die Angriffsarbeiten gegen Düppel bis zur zweiten Parallele vorgeschritten sind, von wo aus man ursprünglich den Sturm beabsichtigte, ein überraschender Uebergang als Hauptunternehmen ausführbar, wünschenswerth und zu empfehlen?

2) erlauben die Verhältnisse die, von einigen Seiten sehr befürwortete Forcirung des Meeresarmes, d. h. Demolirung der jenseitigen Batterien durch Geschützkampf und ein Erzwingen der Landung?

3) ist es wünschenswerth und angängig, sobald die Düppeler Position sturmreif geworden, je nach den Umständen überraschend oder gewaltsam den Sturm mit einem Uebergangsversuch zu combiniren? oder kann man

4) wenn sich das unmöglich zeigen sollte, die Stürmenden in ihrer harten Arbeit nur durch eine Uebergangs-Demonstration soulagiren?

Man möchte die erste Frage, ob ein überraschend auszuführender Uebergangsversuch am Schluß der ersten Dekade des April ausführbar und zu empfehlen sei, im Hinblick auf die Realität späterer Thatsachen unbedingt zu bejahen geneigt sein; man thäte aber unrecht. Damals stand noch die ganze dänische Macht, mit Ausnahme weniger Bataillone, auf Alsen und in Düppel; Fridericia war noch nicht in unseren Händen; dieser feste Waffenplatz sicherte die Dänen beinahe absolut vor jeder Landung der Alliirten in größerem Maßstabe auf Fühnen, und ermöglichte es, auf dieser Insel nur eine geringe Truppenzahl zu lassen. Anders waren die Verhältnisse am Alsentage. Die Räumung von Fridericia nöthigte, eine beträchtliche Zahl Truppen von Alsen fort nach Fühnen zu ziehen, um auf alle Eventualitäten gefaßt zu sein.

Man hatte also in der ersten Hälfte des April viel hartnäckigeren Widerstand des moralisch noch nicht gebeugten Dänen zu erwarten, als Ende Juni.

Daß die überraschende Landung mit einiger Aussicht auf Erfolg möglich war, das geht aus dem früher Angeführten hervor; man hatte aber jetzt einmal die Düppeler Position nahezu sturmreif, man hatte sich den Boden bis zur zweiten Parallele mit Blut erkaufen, schwere Belagerungsgeschütze kommen, und alle die zahllosen Vorbereitungen zum förmlichen Angriff treffen lassen müssen. Alles das hätte man in dem Unternehmen bei Ballegard erspart, der Kampfespreis war also jetzt um soviel niedriger geworden. Sollte man nun dasjenige, was man damals nicht gewagt hatte, jetzt versuchen, wo das Resultat nur geringer sein konnte, und wo wir in dem schon so weit vorgeschrittenen Angriff eine viel solidere Basis hatten? Sollte man unserer Artillerie, die so wundervoll gewirkt hatte, unserer Infanterie, die so entschlossen vorgegangen war, und so mühselig jeden Schritt vorwärts ergraben hatte, unseren Pionieren, die sich in ihrer ersten förmlichen Belagerung so rühmlich bewährt, sollte man also allen Waffen die moralische Satisfaktion vorenthalten, auf dem einmal beschrittenen Wege zum Ziele zu gelangen? Außerdem, konnte man denn wissen, ob der ziemlich sichere Fall von Düppel nicht auch den der Insel Alsen nach sich ziehen, ob die Dänen, durch diesen Schlag gebeugt, nicht sich zum Frieden bequemen würden? Es war ja nicht ausgesprochen, daß gerade der Besitz der 6 Quadratmeilen Alsen-Insel uns das Heil bringen würde! Konnten wir nicht vielmehr die Dänen auch dadurch zum Frieden zwingen, daß wir nach dem Fall von Düppel ganz Jütland gegen Alsen in Pfand nahmen, und nun das Weitere abwarteten? Nein, der Düppelangriff mußte im gegenwärtigen Stadium Hauptsache sein und bleiben; der Uebergangsversuch konnte höchstens mit demselben kombinirt werden!

Damit fällt auch die zweite Frage, die der Forcirung einer Landung in Bezug auf das Wünschenswerthe ihrer Ausführung von selbst, und es ist nur von wissenschaftlichem Interesse, zu untersuchen, ob eine solche Gewaltlandung überhaupt möglich ist.

Es hatte sich in gewissen Kreisen die Ansicht verbreitet — fußend auf den brillanten Erfolgen unserer Artillerie — man könne der Fohlenkoppel gegenüber zahlreiche Batterien placiren, durch ihr Feuer die feindlichen Batterien vernichten, die ganze Spitze bis Arnkiel von Feinden rein fegen, wie man den Ausdruck vielfach hörte, und dann die Landung versuchen.

Die dänischen Batterien auf Alsen waren aber nicht dazu da, nur um einen Geschützkampf zu führen, sie sollten vor Allem eine Landung verhindern. Die Artillerie in denselben würde sich also auf einen Geschützkampf mit uns gar nicht eingelassen, vielmehr die Scharten geblendet, die leichten Geschütze zurückgezogen, und erst, wenn wir unsere Kähne in das Wasser brachten, uns mit Kartätschen empfangen haben. Unsere Geschütze mochten noch so zahlreich sein, noch so gut treffen, sie bekamen es nie fertig, die feindlichen Geschütze in 10 oder 15 Minuten zu demontiren, gerade so viel Zeit, als letztere brauchten, um ²/₃ unserer Pontons und Boote mit Kartätschen in den Grund zu schießen. Außerdem wer bürgte uns dafür, daß der Feind, wenn er seine Vorsichtsmaßregeln verständig getroffen hatte, nicht in dem Augenblick, wo die Fanale flammten, und wo wir auf dem Wasser schwammen, mehrere Batterien Feld- und reitende Artillerie, die er in der Fohlenkoppel auf Piquet gehalten, im Galopp auf das freie Feld führte, und dadurch das furchtbare Feuer der Strandbatterien verdoppelte und verdreifachte? Endlich möchte es wohl schwer sein, ein so großes, so coupirtes, theilweise dem Blick der preußischen Geschütze ganz entzogenes Terrain von Feinden zu säubern; im Gegentheil, sahen die Dänen hier den bedrohlichen Ernst, sie hätten Truppen über Truppen dort aufgestellt. Aus allen diesen Gründen war ein solcher forcirter Uebergang bei Tage wohl nicht rathsam, die Ueberraschung in Bezug auf den Punkt der Landung blieb die Hauptsache.

Abwarten also, bis man zum Sturm auf Düppel bereit war, und dann gleichzeitig die Unternehmungen hier und dort combiniren! Aus mehr wie einem Grunde war der commandirende General fest entschlossen, den Sturm bei hellem Tage vorzunehmen; man konnte keine ganz frühe, namentlich nicht die Tagesanbruchs-

stunde wählen, weil die enormen Truppen-Concentrationen in der Nacht nicht vollständig mit Ruhe und Ordnung vorbereitet werden, weil das Feuer der Angriffsbatterien in der Nacht nicht ausreichend gewirkt haben konnte; 10 Uhr Morgens war und blieb also unabänderlich bestimmt. Sollte man nun bei hellem, lichten Tage, unter Aufgabe des überraschenden Momentes, die Kähne und Boote vorziehen, und 10 Uhr Morgens eine Landung versuchen? That der Feind nur einigermaßen seine Schuldigkeit, so war das Mißlingen gewiß, und hatten wir unsere Vorbereitungen so still und so geräuschlos ausgeführt, daß der Feind von unserem Vorhaben nichts sah und merkte, dann hatte er auch keine außerordentlichen Gegenanstalten getroffen, dann hatte er nicht starke Truppenabtheilungen in der Fohlenkoppel, sondern er hielt sie zwischen Kjär und Sonderburg so, daß sie à portée beider Möglichkeiten, des Sturmes und des Ueberganges, standen; dann war also unser Hauptunternehmen, der Sturm, nicht in dem Maße soulagirt, wie es der Fall sein konnte, wenn wir auf unseren Uebergang selber den Feind aufmerksam machten. Alles drängt demnach auf die eine Möglichkeit hin: den Sturm zu combiniren mit einer Uebergangs-Demonstration; sollte sich aber im Laufe des Kampfes ein Moment ergeben, wo es rathsam wäre, den Uebergang dennoch auszuführen, so mußte der betreffende General die Befugniß dazu haben, und die Anordnungen und Vorbereitungen wie zum wirklichen Uebergang getroffen sein.

Mittel zur Uebergangs-Demonstration und Ausführung derselben am 18. April 1864.

Demgemäß erhielt der Herr Generalmajor v. Goeben für den Sturmtag, den 18. April, Instruction. Die technischen Kräfte waren freilich sehr knapp bemessen; die österreichische Pontonier-Compagnie war in den Trancheen beschäftigt und wurde dort dringend gebraucht; das Total der mit jedem Echelon überzusetzenden Mannschaften verminderte sich dadurch um 360 Mann; von meiner Compagnie war die eine Hälfte zum Sturm der Barrikaden, welche auf der Sonderburger Chaussee bei Schanze V lagen, bestimmt; es blieben also an technischen Truppen nur verwendbar

die beiden Pontonier-Compagnien des Brandenburgischen und Westphälischen, sowie die eine halbe Sappeur-Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons eine ganz unzureichende Zahl, wenn man bedenkt, daß beim wirklichen Uebergange 8 Pionier-Compagnien mitgewirkt haben. Außerdem war zwar befohlen worden, daß, wie bei dem Unternehmen von Ballegard, die aus den Infanterie-Truppentheilen abcommandirten Fischer und Schiffer sich wiederum bei den dirigirenden Ingenieur-Offizieren melden sollten, allein der Befehl dazu wurde erst am 17. April ausgegeben, und von der großen Zahl, welche erforderlich war, meldeten sich nur 200.

Ebenfalls erst am 17. April Vormittag erhielt der Vortragende und der Hauptmann Schütze Befehl, sich am Morgen des nächsten Tages, 10 Uhr früh, in Satrupholz beim Generalmajor v. Goeben zu melden und in der Nacht vom 17. zum 18. an die drei vorbezeichneten Punkte die Pontons und Boote hinzubringen. Abends 7 Uhr wurden die sämmtlichen Haquets, sowie die Bootswagen von Blans, wo dieselben seit dem 3. April zurückgeblieben waren, nach dem Alsener Sunde abgefahren. Die Colonne des rechten Flügels, 42 preußische, 8 dänische Pontons, ging von Blans über Ulderup und Satrup nach Sandberg und schlug von dort aus den quer durch „das Große Holz" führenden Weg ein, wo sie, an der Uebersetzstelle A. angekommen, im Walde die Pontons ablud. Die Colonne B. verfolgte denselben Weg, wie A, bog jedoch, ohne den Umweg über Sandberg zu machen, in den direkten Weg nach Satrupholz ein, und lud ihre 22 Pontons in der Nähe der dortigen Ziegelei ab. Die Boots-Colonne bewegte sich über Ostermark, Osterschnabeck und Nörremölle nach dem Punkte C. Dort kam sie 3 Uhr Morgens an. Die Boote waren nämlich behufs ihrer besseren Conservation in den Teich von Ballegard gebracht worden; um 4 Uhr Nachmittags konnte erst das Aufladen auf Wagen, um 9 Uhr Abends der Transport beginnen, welcher sehr langsam vor sich ging.

Sobald die Dänen bei Tagesanbruch die Vorbereitungen zum Uebergange wahrgenommen hatten, warfen sie etliche Granaten in den Wald, durch welche indeß nur einige Beschädigungen an Fahr-

zeugen und Materialien verursacht wurden. Man hatte in Summa 106 Fahrzeuge, mit welchen man jedesmal 1400 Mann hinüberbringen konnte.

Der Commandeur der 26. Infanterie-Brigade, Generalmajor v. Goeben, sollte, falls es dazu kam, mit seiner Brigade und dem Westphälischen Jäger-Bataillon Nr. 7 zuerst übergehen; ob überhaupt und wann, darüber war, wie gesagt, die Entscheidung ganz dem Herrn General anheimgegeben, nur hatte Se. Königliche Hoheit erklärt, Dieselben wünschten nicht, daß der Uebergang mit zu großen Opfern erkauft würde. Die starken Truppenbewegungen in den Trancheen auf Alsen am Morgen des 18 April gaben den Beweis, daß der Feind unserem Uebergange einen starken Widerstand entgegensetzen würde, und trotz der vom rechten Flügel einlaufenden günstigen Nachrichten entschied sich der Herr General, es bei der Demonstration zu belassen. Der Zweck war erreicht, denn wie die Aussagen gefangener Offiziere auch später ergaben, erwartete der Feind an diesem Morgen den Uebergang bei Satrupholz wirklich und hatte seine umfassenden Gegenmaßregeln getroffen; nur 2 Bataillone soll er Mittags von hier nach Sonderburg gezogen haben. —

Es war eine harte Probe, auf welche hier unsere Leute gestellt wurden; jetzt war es 10 Uhr; in der Ferne hörte man das Rollen des Gewehrfeuers und unterschied deutlich jeden Kanonenschuß; die Spannung stieg aufs Höchste. Unsere Brüder gehen zum Siege, riefen Viele, und Niemand bezweifelte es. Dies wurde zur Gewißheit, als in kurzen Intervallen Ordonnanzoffiziere auf schweißtriefenden Pferden kamen, und die Nachrichten brachten: Schanze I bis VI genommen, Schanze VII, Schanze VIII genommen, Schanzen IX und X gefallen, der Brückenkopf unser. Während unsere Waffenbrüder ½ Meile von uns unsterblichen Ruhm erwarben, waren wir zur Unthätigkeit verdammt, und mehr wie ein alter Sergeant mußte zur Ruhe verwiesen werden. Die überaus freudigen Nachrichten bestärkten aber den Herrn General in seinem mit der Resignation des Soldaten gefaßten Entschluß, einen wirklichen Uebergang nicht zu versuchen, und den Lorbeeren

des 18. April durch den leicht möglichen, ja wahrscheinlichen Echec, den er erleiden würde, keinen Makel anzuheften.

Um 5 Uhr Nachmittags ging Alles in die Quartiere; dem Westphälischen Jäger-Bataillon wurde der Schutz der Küste und des Materials anvertraut.

Dies war der zweite Leidenstag, durch den die für das Uebergangs-Unternehmen commandirten Pioniere gehen mußten, bis auch an sie endlich die Reihe des Sieges kam.

War der Uebergang nach Alsen am Abend des 18. April ausführbar?

Es bleibt im Hinblick auf die enormen Erfolge, die eine glückliche Landung immer haben mußte, noch eine Frage übrig: wenn die Unmöglichkeit zugegeben wird, am hellen lichten Tage des 18. April überzugehen, war es nicht angängig, in der darauf folgenden Nacht die Verwirrung, die Muthlosigkeit des Feindes zu benutzen, und den Uebergang dann auszuführen? Es ist wohl anzunehmen, daß ein solcher Versuch geglückt wäre; denn es ist immer der Hauptaccent darauf zu legen, daß der erste Anfang desselben dem Auge des Feindes entzogen ist, daß man die in der Initiative liegende Ueberraschung ausnutzen, und wenigstens die größte Zahl der Boote ohne Verlust in das Wasser bringen kann. Man muß aber auf der anderen Seite berücksichtigen, daß der Erfolg, den wir bei Düppel gehabt, die kühnsten Erwartungen überstiegen hat, daß ein Unternehmen von einer Bedeutung, wie ein Meeresübergang, früher ins Auge gefaßt und nach allen Richtungen hin vorbereitet sein mußte, daß dazu nicht die eine Brigade Goeben, sondern drei, vier Brigaden gehörten, die ausgeruht und für das nicht kleine Werk, das sie ausführen sollten, vorbereitet sein mußten, daß eine umfassendere Artillerie-Aufstellung erforderlich, um den Uebergang zu garantiren, und daß endlich das Doppelte und Dreifache an Genietruppen nöthig war. Infanterie, Artillerie, Pioniere, Alle wurden sie bei dem Sturm gebraucht; unsere Kräfte waren nicht so bemessen, gleichzeitig zwei Haupt-Coups auszuführen; und einen nach achtstündiger Ruhe, dem anderen durch dieselben Truppen folgen zu lassen, wäre der großen Opferfreudigkeit und den gewiß

vorzüglichen Kräften derselben doch etwas viel zugemuthet gewesen. Jedenfalls hat es das Schicksal gut mit uns Preußen gemeint, und uns außer dem Düppeltage noch den Alsentag gegeben, während anderen Falles der letztere nur Appendix des ersteren gewesen wäre.

Einfluß des Falles von Fridericia auf die Uebergangsprojecte im Allgemeinen.

Bis zum Eintritt der Waffenruhe erfolgte noch ein Ereigniß, dessen Einflusses auf die Geschichte der Uebergänge bereits gedacht worden, der Fall Fridericias; durch denselben war für uns die Möglichkeit einer Landung auch auf Fühnen offen geworden, während die Dänen in die Nothwendigkeit versetzt wurden, zur Abwehr einer solchen einen Theil ihrer Kräfte von Alsen fort nach Fühnen zu ziehen. Die Hauptleute Schütze und Adler des Ingenieur-Corps wurden daher während der Waffenruhe von dem General-Commando nach Fridericia geschickt, um das Terrain bezüglich eines solchen Ueberganges zu recognosciren. Es ergab sich, daß dort 2 Punkte vorzugsweise geeignet waren, der eine bei Snoghoi, dem Städtchen Middelfahrt auf der Insel Fühnen gerade gegenüber, wo bereits der Friedensverkehr mit der Insel stattfindet, und vortreffliche Anfuhrwege sind, der andere eine Viertelmeile weiter östlich bei Longsodde, einer Mühle gegenüber. An beiden Stellen ist die Meerenge 12—1300 Schritt breit, der jenseitige Uferrand mit mehreren starken Batterien besetzt, und, was die Hauptsache ist, fast permanent sehr hoher Wellenschlag vorhanden, verbunden mit starker Strömung, bald von dem kleinen nach dem großen Belt, bald in umgekehrter Richtung gehend. Die in Fridericia garnisonirenden österreichischen Genie-Offiziere hielten aus diesem Grunde die Ausführung einer Landung auf Fühnen beinahe für unmöglich, wenn nicht Dampfkräfte hierfür verfügbar gemacht würden. 20 jener kleinen Dampfer, welche in Hamburg das Alsterbassin und nächste Umgebung befahren, und jeder mindestens 60 Mann fassen, hätten uns hier vorzügliche Dienste geleistet, weil mit ihrer Hülfe eine großartige Landung unerwartet an einem weiter entfernten, ungeschützten Punkte ausgeführt wer-

den konnte, und man an vorgenannte beide Stellen nicht gebunden war. Der Transport per Eisenbahn und Achse hätte sich vielleicht effectuiren lassen, allerdings mit bedeutenden Kosten.

Jedenfalls trennte uns überall das Meer von dem Feinde; in Jütland war es der Lymfjord, bei Fühnen die Meerenge von Middelfahrt, bei Alsen der Sund und die Föhrde: bequemte sich also der Däne bei Ablauf der Waffenruhe nicht zum Frieden, dann mußten wir daran denken, daß wir unserem Könige Treue auch zu Wasser geschworen haben und daß wir auch ohne Flotte über Meeresarme gehen.

III. Der wirkliche Uebergang am 29. Juni 1864.

Was bei Wiederausbruch des Krieges das Object unserer Wasseroperationen sein würde, blieb natürlich auch den Nächstbetheiligten unbekannt; nur beschäftigte man sich lebhaft mit Abwägung der Chancen des einen oder des anderen Projectes. In Rücksicht auf die technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, war der Uebergang über den Lymfjord der beste; die große vom Dänen zu schützende Frontlinie sicherte die Möglichkeit einer Ueberraschung an irgend einer Stelle; die im Aalborg'schen vorhandene feindliche Macht war keineswegs so imponirend, daß sie uns längere Zeit hindurch widerstanden haben würde. Aber war das Object ein so begehrenswerthes? Die Steppen-, Marsch- und Haideländer des dünn bevölkerten, eben nicht sehr blühenden, nördlichsten Theiles von Jütland waren für den Besitzer von höchst geringem Einfluß, und wollten die Dänen sich bei Ablauf der Waffenruhe nicht strecken, so war auch der Verlust der Nordspitze für sie kein Zwangsmittel.

Anders dagegen stand es mit Fühnen. Diese 56 Quadrat-Meilen große Insel, nächst Seeland die größeste in Nord- und Ostsee, ernährt 160,000 Einwohner, ist die Kornkammer des Königreichs, und liefert demselben tüchtige Mittel zur Fortsetzung des Krieges. Konnten wir Fühnen erobern, so war damit der Krieg

wohl entschieden, jeder fernere Widerstand auf die Dauer gebrochen; Dänemark blieb auf Seeland, Laaland, Langeland und Alsen beschränkt und mußte letztere Insel mit dem Fall von Fühnen wahrscheinlich ebenfalls aufgeben. Naturgemäß, aber leider, steht indeß der wünschenswerthe Besitz eines Kriegsobjectes in umgekehrtem Verhältniß zu dessen Erreichbarkeit; so war es auch hier. Bei der Unzulänglichkeit unserer maritimen Mittel war derjenige Küstenstrich, den wir bei einer Landung in Betracht ziehen konnten, auf eine einzige Meile beschränkt; von dänischer Seite gehörte also eine verhältnißmäßig geringe Macht dazu, diese Meile zu vertheidigen; 3—4000 Mann hielten 25—30,000 in Schach, welche zu einem solchen Unternehmen disponibel gemacht werden mußten. Dazu kommen ferner noch die vorher angedeuteten Schwierigkeiten des hohen Wellenschlages, der heftigen Strömung, welche die Gewißheit des Gelingens ohne Verfügbarmachung von Dampfkräften sehr in Frage stellten. Im Allgemeinen ist aber nicht zu leugnen, daß die Subalternenstrategik Fühnen dennoch als das wahrscheinliche Object bezeichnete; einmal aus dem Grunde, weil, wenn wir Alsen nahmen und Dänemark die Reste seiner Macht ganz auf Fühnen concentrirte, endlich von guten Freunden in Europa Subvention erhielt, der Krieg der Entscheidung nicht näher gerückt war; Fühnen war dann nur um so schwieriger zu nehmen, als es hartnäckiger vertheidigt werden konnte. Fürs zweite war man es satt, eine Macht zweiten Ranges, lediglich aus dem Grunde, weil sie eine kleine Flotte besaß, nun schon im fünften Monat zwei Macht-Colossen, wie Preußen, wie Oesterreich trotzen zu sehen, und sehnte sich nach einem Schlage, der ihr den Lebensnerv ferneren Widerstandes durchschnitt.

Endlich Alsen, diese sechs Quadratmeilen mit ihren 16,000 Einwohnern, der Garten von Schleswig, war doch ein zu winziges Object! Um die Scholle von Düppel zu nehmen, hatten wir 1500 Mann daran gegeben; sollte uns Alsen ebenso viel kosten? Mußte der Däne sich fügen, wenn wir ihm Alsen nahmen? Das glaubten Wenige; folglich glaubte man auch nicht an diese Operation. Freilich war damit die Forderung der alliirten Mächte, der Räumung des Herzogthums Schleswig, vollständig erzwungen.

Was für politische Motive vorlagen, Alsen und nicht Fühnen zu nehmen, war natürlich unbekannt.

Angesichts der Nothwendigkeit, wie immer es auch kommen mochte, einen Meeresarm überschreiten zu müssen, traf man also schon während der Waffenruhe dazu die umfassendsten Vorarbeiten. Die Beiräthigkeit des Personals an Schiffern wurde durch die Mobilmachung und Heranziehung der Pontonier-Compagnien des Pommerschen, Magdeburgischen und Niederschlesischen Pionier-Bataillons wesentlich verringert. Außerdem waren die Sappeure und Mineure der beiden im Felde schon befindlichen Pionier-Bataillone jetzt zu jedweder Verwendung disponibel. Da die Boots-Colonne mit Eintritt der Waffenruhe wieder aufgelöst war, um die Boote ihren Eigenthümern nicht zu lange zu entziehen, so erhielten zwei Schleswig-Holsteiner, der Schiffs-Kapitain Barthelsen und der Schiffsbaumeister Tann den Auftrag, sämmtliche in der Schley, zwischen Kappeln und Schleswig, sowie in der Eider bei Rendsburg als brauchbar recognoscirten Fahrzeuge zu miethen, mit Fahrgeräth völlig auszurüsten und per Eisenbahn nach Flensburg, resp. Rothenkrug und Appenrade zu schaffen, von wo aus dieselben per Achse in 3 Kolonnen nach ihrem Bestimmungsorte gebracht werden sollten — Auf diese Weise kamen mit dem Wiederbeginn der Feindseligkeiten 130 — 140 Fahrzeuge zusammen, welche zum Uebersetzen der Infanterie dienen sollten, zum größten Theil flach gebaut, also nicht für weitere Meerfahrten bestimmt, aber darum leichter, besser auf Wagen und auf dem Terrain zu transportiren und mehr Mannschaften fassend. Die kleinsten nahmen außer der Fahrmannschaft 10 Mann, die größeren 15 bis 20, einige noch größere 30 bis 40 Mann auf.

Auch erneuerte man die Versuche der Einschiffung von Artillerie und Kavallerie auf der Schley bei Schleswig; der hiermit beauftragte Hauptmann Schütze des Brandenburgischen Pionier-Bataillons kam dabei zu dem Resultat, daß es sich in jeder Hinsicht als einfachste und zweckmäßigste Construktion empföhle, statt der für den Uebergang bei Ballegard bestimmten Maschinen aus 3 Pontons, nur solche aus 2 zu bauen, ihnen bei 12füßiger Spannung eine doppelte Balkenlage und Lattengeländer zu geben

und zur größeren Beweglichkeit an jedes der 4 Ruder und 2 Steuer 2 Mann zu stellen. Auf dem Plan befindet sich die Zeichnung einer solchen Maschine. Der Flächenraum derselben zwischen den Rödelbalken und den aufgenagelten Endbrettern betrug 210 Quadratfuß und faßte 8 – 9 Mann und Pferde, oder 4 Pferde, 1 beladenes Geschütz mit Protze und Bedienungsmannschaft. Die Maschinen hatten dann noch eine Bordhöhe bei eisernen Pontons wegen ihres größeren Tragvermögens von 13 bis 14, bei hölzernen von 9 bis 10 Zoll; die hölzernen wurden daher vorzugsweise für Kavallerie verwendet. Se. Königliche Hoheit, der Oberbefehlshaber, überzeugte sich persönlich mit sämmtlichen Offizieren Höchstseines Stabes von der Zweckmäßigkeit aller dieser Maßregeln auf der Schley bei Schleswig.

Erste Disposition für den combinirten Uebergang Ballegard-Satrupholz.

Die Concentrationen bei Ablauf der Waffenruhe ließen in Bezug auf das, was höheren Orts intendirt wurde, auch den Nichteingeweihten bald keine Zweifel mehr. Alsen sollte genommen werden, und zwar nach dem Plan des Generals der Infanterie Herwarth v. Bittenfeld an zwei, von einander entfernten, uns bereits bekannten Punkten, Ballegard und Satrupholz. Nach der Einnahme von Düppel war zwar noch die Möglichkeit geboten, in der Nähe von Sonderburg, also an der schmalsten Stelle des Sundes überzugehen. Die technischen Schwierigkeiten waren hier bei einer Breite von nur 400 Schritt am geringsten, dagegen stellten sich in taktischer Beziehung, durch die fortifikatorisch wohl geschützte, zahlreichen feindlichen Massen Unterkommen und Deckung gewährende Häusermenge von Sonderburg einem derartigen Plan so erhebliche Bedenken entgegen, daß man denselben sofort fallen ließ, und nur Ballegard und Satrupholz ins Auge faßte. An beide Orte sollten ausreichende Uebersetzmittel in der Art gebracht werden, daß die Vorbereitungen bei Ballegard der Kenntniß des Feindes durchaus entzogen blieben, wogegen das Heranfahren von Booten und Kähnen an den Alsen-Sund bei Satrupholz so geschehen sollte, daß der Feind hier den Uebergang

allein vermuthete. Die Vorbereitungen zu diesem letzten Uebergange sollten Anfangs eine bloße Demonstration sein, jedoch auch die wirkliche Ausführung dem Commandirenden unbenommen bleiben, und wenn bei Ballegard ein genügendes Korps übergesetzt war, lag es in der Absicht, den größeren Nachschub über den schmalen Alsen-Sund zu setzen. Den ersteren Uebergang sollte Se. Excellenz der Herr General-Lieutenant v. Wintzingerode, den letzteren Se. Excellenz der General-Lieutenant v. Manstein commandiren; dort sollte der Hauptmann Schütze des Brandenburgischen Pionier-Bataillons, hier der Vortragende die technische Oberleitung haben. Wer die Nacht von Ballegard am 2. April, den Tag des Wartens bei Satrupholz am 18. April mitgemacht, für den konnte ursprünglich die Idee dieser neuen Uebergangs-Demonstration keine große Begeisterung hervorrufen. Bei näherer Betrachtung gewann die Sache aber einen anderen Anschein; Satrupholz und Ballegard waren durch den Feldtelegraphen verbunden; die Nachricht von dem Anlanden des ersten Echelons bei Ballegard gelangte sofort nach Satrupholz, so daß der Eindruck derselben auf unsere Gegner genau beobachtet werden konnte. Benutzte der Commandirende in dem Augenblick, wo die feindlichen Colonnen auf Alsen gegen die bei Ballegard gelandeten Kräfte marschirten, den Moment, dann lag bei Satrupholz einzig und allein die Entscheidung; wir kamen den Dänen in Flanke und Rücken. Se. Excellenz der Herr General-Lieutenant v. Manstein faßte seine Mission in dieser Weise auf; „Aktion", sagte er, „ist auch Demonstration, und zwar die beste. Wir werden agiren." Se. Excellenz fing aber auch gleich an, zu agiren, indem der General, die für Satrupholz zur Disposition gestellte Zahl von 50 Kähnen mit 750 Mann für zu gering haltend, in blos 24 Stunden für die Herbeischaffung von 31 Kielbooten vom Broaker sorgen ließ. Nur, wer einmal eine solche Arbeit ausgeführt hat, weiß, was das heißt.

Das Unternehmen sollte in der Nacht vom 27. zum 28. stattfinden; die Einschiffungspunkte waren nothgedrungen dieselben wie am 2. und 18. April; bei Ballegard sollten von den in Summa aufgebrachten 140 Kähnen 90, und zwar die größeren,

bei Satrupholz 50 Kähne Plus der 31 Kielboote, also summarisch 81 Fahrzeuge, außerdem an ersterem Punkte noch der Pontontrain des 3. Armee-Korps verwendet werden.*)

Obwohl der Transport der Fahrzeuge nach Ballegard mit großer Vorsicht betrieben wurde, so zeigten doch die von uns gemachten Wahrnehmungen, daß der Feind einen Uebergang daselbst vermuthete. Nicht allein, daß man auf dem gegenüberliegenden Ufer eifrigst an Verschanzungen arbeiten sah, erblickte man auch größere Truppenansammlungen dort, als man jemals früher bemerkt hatte, ja, im Lauf des 27. lief Rolf Krake durch die Föhrde in die Augustenburger Bucht ein. Se. Excellenz der Herr General v. Herwarth änderte demgemäß seinen Entschluß urplötzlich, und setzte in einer zu Gravenstein am 28. Juni stattfindenden Konferenz Folgendes fest:

Veränderte Disposition zum 29. Juni.

Die Idee des Hauptüberganges bei Ballegard wird aufgegeben, und Satrupholz wird einziger Uebergangspunkt. Das Unternehmen wird auf die Nacht vom 28. zum 29. verschoben. Der Kommandeur der 6. Division, General-Lieutenant v. Manstein, übernimmt den Befehl über die 12. und 26. Infanterie-Brigade, der General-Lieutenant v. Wintzingerode über die 25. und 11. Die Division Manstein setzt zuerst über und erstürmt die feindlichen Batterien, nimmt die Fohlenkoppel und Röhnhoff, und dringt später gegen Ulkebüll und Hörup vor, die Division Wintzingerode folgt unmittelbar. Anzug: Mütze, ohne Gepäck, aber mit Kochgeschirr.

Was die Details anbetrifft, so sollten die drei früheren Einschiffungspunkte beibehalten, und auf sie das für Ballegard bestimmt gewesene Material vertheilt werden. Mit der Unterbringung und Placirung desselben wurde ich beauftragt. Die Vertheilung war schließlich folgende: Punkt A am südlichsten im Walde; außer den hier bereits vorhandenen 25 Kähnen wurden

*) Der Pontontrain des 7. Armee-Corps war in Jütland zurückgeblieben. Er hätte der in sehr eiligen Märschen und theilweis zu Wagen beförderten Pontonier-Compagnie des 7. Pionier-Bataillons so schnell nicht folgen können.

von Ballegard noch 25 andere in der Nacht vom 27. zum 28. über Sandberg angefahren, abgeladen und am Waldsaume in 1 bis 2 Reihen hinter einander aufgestellt, so daß im Ganzen 50 Uebersetzfahrzeuge an dieser Stelle vorhanden waren. Der Vortragende wurde mit der Leitung des Uebersetzens an diesem Punkt beauftragt, und erhielt zur Besetzung der Kähne mit Fahrern

die dritte Kompagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons Nr. 3 (Hauptmann Adler),
die Pontonier-Kompagnie des Pommerschen Pionier-Bataillons Nr. 2 (Hauptmann Cramer),
an Schiffern und Fischern der Infanterie 170 Mann.

Die Zahl der in diesen Kähnen gleichzeitig überzuführenden Mannschaften betrug 750 Mann.

Punkt B an der Ziegelei hatte 42 Kähne mit Platz für 650 bis 700 Mann. Um ein schnelleres Einbringen der Kähne in das Wasser zu ermöglichen, ließ ich die Ziegelei ganz ausräumen, dieselbe in ihrer Front durch Trockenaufmauerung einer Wand mittelst der vorhandenen Ziegel blenden, und daselbst, also ganz in der Nähe des Wassers, 12 Fahrzeuge unterbringen, in 3 Reihen hintereinander, welche also fast gleichzeitig in das Meer gezogen werden konnten. Außer diesen Kähnen wurden der Pontontrain des 3. Armee-Corps zum Bau von Uebersetzmaschinen für Artillerie und Cavallerie und der leichte Feldbrückentrain zum Bau diesseitiger und jenseitiger Landebrücken für diese beiden Waffen hierher dirigirt. Dem Ingenieur-Hauptmann Schütze, der die Leitung hier übernehmen sollte, waren zu diesen zahlreichen, wegen der beengten Localität recht schwierigen Arbeiten zur Disposition gestellt:

die beiden Pontonier-Compagnien des Brandenburgischen und Magdeburgischen Pionier-Bataillons (Hauptleute Schütze und Schulz),
die 2. und 4. Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons (Premier-Lieutenants v. Kläden und v. Fritze).
340 Infanterie-Schiffer.

Punkt C hatte den ungünstigsten Anweg zum Wasser. Es

wurde daher in der Nacht vom 27. zum 28. noch eine Rampe ungesehen vom Feinde durch Pioniere hergestellt. Hier wurden 29 Kähne und Kielboote placirt mit einem Fassungsvermögen von 400 Mann.

Dem Hauptmann Thelemann, der hier den Befehl führte, waren überwiesen:

40 Mann von der 3. Compagnie des Brandenburgischen Pionier-Bataillons,

170 Schiffer der Infanterie,

8 Civilmatrosen, welche die Kähne begleitet und sich freiwillig zur Unterstützung beim Uebersetzen gemeldet hatten.

Von den anfangs bei Ballegard aufgestellt gewesenen Kähnen restirten nun noch 42, welche zu einem vierten Einschiffungspunkt D unter dem Premier-Lieutenant Mantey des Ingenieur-Corps bestimmt waren.

Da jedoch zu diesem Punkte ein geeigneter Anfahrweg nicht existirte, und sich die größten Kähne in dieser Colonne befanden, so wurde bestimmt, daß diese 42 Fahrzeuge bei anbrechender Dunkelheit unweit Ballegard in das Wasser gebracht, am diesseitigen Ufer bis nach Schnabeckhage gefahren und dort bemannt werden sollten. Zur Zeit des wirklichen Ueberganges sollte diese Boots-Colonne um Schnabeckhage herum an das Alsener Ufer fahren, demnächst aber das Uebersetzen vom Strande unmittelbar vor Batterie 27 des näheren Weges halber fortsetzen. Diese 42 Kähne konnten 750 Mann fassen; zur Besetzung standen zur Verfügung:

die Pontonier-Compagnien des Niederschlesischen und Westphälischen Pionier-Bataillons (Hauptleute Sander und Krause),

und 100 Infanterie-Schiffer.

Von allen Kähnen und Booten auf einmal kamen also stets 2600 Mann, d. h. 3½ schwache Bataillone (die Schiffer waren abgegeben) an den Alsenstrand, und außerdem blieb der ganze Pontontrain des 3. Armee-Corps für den Transport von Artillerie und Cavallerie reservirt.

Ebenso umfassende Vorbereitungen hatte die durch die Desarmirung der Batterien vor Düppel verfügbar gewordene Artillerie

getroffen, um sowohl gegen die feindlichen Batterien, wie gegen die Schiffe die Landung sicher zu stellen. Wir sehen den Alsensund mit 40 schweren gezogenen und 14 Feldgeschützen, die Alsen-Föhrde außerdem noch durch 10 schwere und 12 leichte gezogene Geschütze vertheidigt. Die Lage und Zusammensetzung der Batterien ist in den Plan eingetragen, und in folgender Tabelle zusammengestellt.

Batterien beim Alsenübergang am 29. Juni 1864.

A. Am Alsen-Sund.

Lauf. Nr.	Bezeichnung und Lage.	gez. 24*a*.	gez. 12*a*.	gez 6*a*.	gl. 12*a*.	Haub. 7*a*.	Bemerkungen.
a.	Die früheren Batterien 34. und 35. auf dem Düppelterrain .	4	4	—	—	—	sollten das Einlaufen von Schiffen in den Alsen-Sund und das Passiren der Enge von Sonderburg verhindern.
b.	Die frühere Batterie Nr. 25. zwischen Ravenskoppel u. Stabegard	—	4	—	—	—	zur Bekämpfung der feindlichen Badsaager Batterien.
c.	Batterie südlich von Sandberg.	—	4	—	—	—	neu erbaut gegen die Bucht von Kjär und die dortige Position.
	Latus	4	12	—	—	—	

Lauf. Nr.	Bezeichnung und Lage.	gez. 24ꝏ.	gez. 12ꝏ.	gez. 6ꝏ.	gl. 12ꝏ.	Haub. 7ꝏ.	Bemerkungen.
	Transport	4	12	—	—	—	
d.	Emplacements nördlich von Sandberg . . .	—	—	—	6	—	neu erbaut gegen die Position Rönhoff und zum Schutz der Landung.
e.	Batterie dicht daneben, nördlich	4	—	—	—	—	neu erbaut gegen die Batterien von Rönhoff.
f.	Im Satruper Holz, Emplacements .	—	—	—	—	8	waren je nach der Localität im Walde vertheilt.
g.	Batterie an der Ziegelei, dicht nördlich derselben	—	4	—	—	—	gegen die Batterien von Arnkiel.
h.	In früher erbauten Emplacements rückwärts von Nr. 27 . .	—	4	—	—	—	hauptsächlich bestimmt gegen die Schiffe aus der Augustenburger Föhrde, welche in die Operation störend eingreifen würden.
i.	Die alte Batterie Nr. 27 vorwärts Peter Nissen. .	4	—	—	—	—	(wie h.)
k.	Die alte Batterie Nr. 29 bei Schnabeckhage	—	4	—	—	—	(wie h.)
l.	Noch bei Schnabeckhage nördlich der vorigen . .	4	—	—	—	—	(wie h.)
	Latus	16	24	—	6	8	

B. An der Alsen-Föhrde.

Lauf. Nr.	Bezeichnung und Lage.	gez. 24℔.	gez. 12℔.	gez. 6℔.	gl. 12℔.	Haub. 7℔.	Bemerkungen.
	Transport	16	24	—	6	8	
m.	Emplacement östlich des Westerholzes	—	—	6	—	—	im Allgemeinen gegen Schiffe, welche die Alsen-Föhrde passirten, die beiden letzteren namentlich gegen die Stegwig-Bucht bestimmt.
n.	Emplacement am Lachsfang . . .	—	—	6	—	—	
o.	Emplacement bei Blaukrug . . .	—	4	—	—	—	
p.	Emplacement bei Lillemark	2	—	—	—	—	
q.	Emplacement bei Nailtang	4	—	—	—	—	
		6	4	12	—	—	
		22	28	12	6	8	
	Hauptsumme:	50		26			
		76					

Außer diesen 76 Geschützen standen noch 3 reitende Batterien in Reserve-Stellung bei Rackebüll, um die Operationen nach der Landung durch Cotoyiren zu unterstützen. Schon um 11 Uhr Abends waren sämmtliche Batterien in Position und schußfertig.

Blick auf die dänischen Befestigungen am Alsenstrande.

Nach der Einnahme von Alsen hat durch einen Ingenieur-Officier die Aufnahme der dänischen Befestigungsanlagen stattge-

funden; sie ist in den Plan mit rothen Farben hineinskizzirt. Es ergiebt sich aus dieser Skizze, daß im Ganzen auf der Strecke von Sonderburg bis Arnkielsoere 42 Emplacements für Geschütze resp. Batterie-Anlagen existirten, und daß von den Dänen 25 bis 30,000 laufende Schritt Tranchee, resp. Communication meist in zwei Linien hintereinander ausgehoben waren. Die Profile der den Einschiffungspunkten gegenüberliegenden Verschanzungen sind aus dem Croquis zu entnehmen. Man sieht daraus, welche enorme Arbeitslast der dänische Ingenieur dem Infanteristen, und gewiß mit Vorliebe den schleswig-holsteinischen Bataillonen, aufgebürdet hatte, eine Wahrnehmung, welche bereits bei der Düppeler Position gemacht werden konnte. Dieses Zuviel von Arbeiten tödtet für gewöhnlich die Lust, sie zu vertheidigen, und raubt jedem einzelnen, soviel Schweiß kostenden Werk seinen Werth. In noch viel höherem Maße war das hier der Fall; die ganze dänische Besatzung von Alsen, 10,000 Mann mit 36 Feldgeschützen und 2 Escadrons konnte in einem Gliede in den Trancheen und Communicationen promeniren.

Der Alsentag.

Wir kommen nun zu dem denkwürdigen Alsentage. In der Dunkelheit am Abend des 28. setzten sich die Ruderer aller vier Uebergangsstellen, welche schon vorher abgetheilt und instruirt waren, in Bewegung; es war ganz dunkle Nacht; man konnte nicht 10 Schritt weit sehen. Ich mußte mit meinen Leuten quer durch das Große Holz marschiren, wo die Dunkelheit unter den Bäumen so groß war, daß man in Wahrheit die Hand vor den Augen nicht sehen konnte. Der Colonnenweg, den wir passirten, war durch Anschalmen der Bäume, glücklicher Weise aber auch durch umgebundene Strohkränze marquirt, an denen die 15 Schritt vormarschirenden Unterofficiere sich entlang fühlen mußten, und ohne welche wir sicher den Weg verfehlt hätten. Laternen konnten wir selbstverständlich nicht benutzen. Endlich gegen 1¼ Uhr waren wir angekommen, und die für jedes Boot abgetheilten Schiffer besetzten die an den Vorderkaffen derselben befestigten Taue,

mittelst deren die Kähne in das Wasser gezogen werden sollten. Kurze Zeit nachher erschien auch das zur Tete bestimmte Infanterie-Bataillon (bei A das 1. Bataillon des 24. Regiments, Hauptmann v. Papstein), für welches Pioniere als Lauerposten und Wegweiser zurückgelassen waren, und wurde an die Borde eines jeden Kahnes vertheilt. Die Dunkelheit und die Stille, in welcher diese Vorbereitungen ausgeführt werden mußten, waren natürlich ein großes Hinderniß. In derselben Weise war die Eintheilung der Leute bei den Punkten B und C erfolgt, während bei D in Ballegard schon mit Eintritt der Dunkelheit die Boote an das Ufer der Föhrde gefahren, in das Wasser gebracht, und demnächst nach Schnabeckhage in Bewegung gesetzt waren. Dort nahmen sie die Infanterie-Mannschaften ein, und machten sich bereit, schon ¼ vor 2 Uhr abzustoßen, weil sie mehr als das Doppelte Weges zurückzulegen hatten. Für die drei anderen Punkte war 2 Uhr befohlen, und die Uhren zu diesem Zweck genau gestellt worden; ¼ vor 2 Uhr stand Alles bereit.

Die Viertelstunde, welche vorangeht dem Beginn eines welthistorische Bedeutung versprechenden Ereignisses, bei dem thätig sein zu dürfen, das Schicksal Einem vergönnt hat, wird den Betheiligten nie aus dem Gedächtniß schwinden.

Im Fluge recapitulirt man nochmals, ob Alles vorbedacht, nichts vergessen ist; man vergegenwärtigt sich, was die nächsten Minuten bringen werden, wie man für die Untergebenen sorgen, das Gelingen des Unternehmens sicher stellen kann. Nie ist der Appell größer als in solchen Momenten; Alles ist in tiefer Stille, in tiefem Schweigen, und sieht voller Erwartung und kindlichen Vertrauens auf den Officier. Speciell der preußische Soldat ist hierin bewunderungswürdig; ebenso gut wie wir, wird er sich gedacht haben, daß in den nächsten Momenten zahlreiche Feuerschlünde, Granaten und Kartätschen gegen ihn daher schleudern, daß auf dem Meere kein Decken, kein Ausweichen möglich ist, daß nur eine Parole existirt, und die heißt: Vorwärts! Vorwärts mit Gott, für König und Vaterland! Nie fühlt man das schöne Band, das in unserer Armee Officiere und Soldaten mit einander verknüpft, enger geschlungen und sichtbarer hervortreten.

Endlich kam der große, der denkwürdige Augenblick. Leise, aber Allen vernehmbar ein: Los! und auf dem knirschenden Sande bewegten sich die Fahrzeuge dem Meere zu. Je nach dem Terrain, je nach dem Gewicht der Kähne ging es hier schneller, dort langsamer; meist flogen die Schiffsgefäße über Boden und Rasen hinfort, und die Aufregung des Augenblicks verdoppelte die Kräfte. Die Officiere griffen selbst mit an, und lustig gings in das moorige Wasser. Immer noch kein Schuß, wo wir mit Sicherheit erwartet hatten, mit einem Granatenhagel empfangen zu werden! Volle hundert Schritt vom Ufer hatten wir erst die Wassertiefe, bei der auch beladene Kähne flott bleiben. Da wurde eingestiegen und zwar, wie dies vorher den Mannschaften eingeschärft war, gleichzeitig von beiden Seiten. Einige Kähne, bei denen die Mannschaften in der Aufregung des Augenblicks dies versäumten, schlugen um, doch hatten die Leute noch Grund, und Niemand kam zu Schaden. Die vordersten Kähne waren schon in voller Fahrt, die hintersten wurden eben flott und besteigbar; immer noch kein Schuß, obwohl die Tete jetzt höchstens 6 bis 700 Schritt von den feindlichen Laufgräben entfernt sein konnte. Paßte der Däne so schlecht auf, oder steckte eine grauenhafte Ueberraschung hinter dem Manöver?

Ein Stein fiel uns vom Herzen, als endlich – die Colonne A war mit ihrer Tete in der Mitte des Sundes — der erste feindliche Schuß fiel. Wir hatten ihn beinahe ersehnt! Jetzt war es klar, daß nichts dahinter steckte, daß die Dunkelheit und die Geräuschlosigkeit unserer Bewegungen uns bisher sichergestellt hatten. Dieser erste Schuß war das Signal zu einem lauten Hurrah aus allen Kähnen; das Feuer aus den Trancheen wurde lebhaft, und fand aus unseren Fahrzeugen heftige Erwiederung; pfeilschnell flogen dieselben dem feindlichen Ufer zu; unsere braven Musketiere faßten mit an; fiel ein Pionier, er fand sofort seinen Ersatzmann; keinen Augenblick wurde man der Parole: Vorwärts! untreu.

Es ist sehr schwer, nach einem Kampfe die chronologische Ordnung dessen, was geschehen ist, festzustellen. Ich glaube, daß erst im Augenblick, als unsere ersten Kähne landeten, die Fanale

auf der Alsenküste flammten, also 11 Minuten nach 2 Uhr, denn so lange hatten unsere Kähne gebraucht, um die 850 Schritt breite Meerenge zu passiren. Der erste Kanonenschuß fiel schon früher von einer der Arnkielbatterien, ohne Schaden zu thun, während die Miniékugeln unserer Feinde massenhaft einschlugen, und recht erhebliche Verluste zufügten. Aber keinen Moment hielt das auf; in dem ersten Boot, welches die preußische Fahne trug, und in welchem ausgesuchte Leute sich befanden, erhielt der brave Steuermann, Pionier Lüben, einen Schuß durch die Schläfe, der ihn lautlos, gerade in dem erhabensten Moment des Sieges darniederstreckte. Ebenso lautlos ergriff der Officier, Lieutenant Petri vom Brandenburgischen Pionier-Bataillon, das Steuer; kurze Zeit darauf knirscht der Sand. Aussteigen! Alles springt bis zur Hüfte in das Wasser, und eilt dem Ufer zu. Voran jener junge Offizier, die Fahne in der Hand, die lustig im Morgenwinde flattert, und auf dem Strande von Alsen aufgepflanzt wird, als Zeichen, daß von Stund' an Preußen von der Insel Besitz ergreift.

In ähnlicher Weise war die Landung an allen anderen Punkten ausgeführt worden, freilich bei B und C mit mehr Schwierigkeiten, weil, wie schon erwähnt, hier die Fahrzeuge nicht auf einmal, sondern successive in das Meer gezogen werden mußten. Dieser Umstand und die große Dunkelheit der Nacht hatten den bei B Befehligenden bestimmt, schon vor der befohlenen Stunde einen Theil der Boote in das Wasser ziehen zu lassen; glücklicher Weise wurde dies vom Feinde nicht bemerkt.

Es möchte interessant sein, zu ermitteln, welche Colonne die erste am feindlichen Strande, und wer der erste Preuße war, der Alsen betrat. Dieser Ruhm wird von der Colonne A in Anspruch genommen, und der bereits erwähnte Lieutenant Petri als derjenige Officier bezeichnet, der Allen voran war. Nach der Localität und nach den vorliegenden Berichten hat dies auch viel für sich; einmal war die Entfernung die geringste, circa 850 Schritt, während sie bei B etwas über 1000, bei C etwas über 1100, bei D 2500 Schritt betrug; dann waren die Boote am günstigsten placirt, weil sie alle auf einmal nur 50 bis 75 Schritt weit in

das Wasser geschleift werden konnten. Der Bericht der Colonne C erwähnt, daß die dortigen Boote erst zur Hälfte bemannt waren, als die Colonne A vom diesseitigen Ufer sich eben entfernte, und als man D heranschwimmen sah; daß A auch früher als B an das jenseitige Ufer gekommen, konnte von der hervorragenden Waldspitze aus festgestellt werden. Es könnte also nur die vierte Colonne der ersten den Ruhm streitig machen, welche zwar den Vorsprung einer Viertelstunde, aber dreifachen Weg und die schwersten Fahrzeuge besaß, während bei A die kleineren und leichteren waren.

Wer das schöne, das erhabene Schauspiel des 29. Juni persönlich hat anschauen dürfen, der wird den Eindruck desselben sein ganzes Leben hindurch nicht vergessen. Zuerst in dunkelster Nacht die Heranbewegung, Gruppirung und Ordnung der schweigsamen Massen, während man, über dem silbergrauen Wasser hinfort, drüben den Strand nur verschwommen erkennt; die tiefste Stille schwebt auf dem Wasser. Da auf einmal wird es hüben lebendig; es ziehen Tausende von Menschenhänden die Kähne in das Meer, still und geräuschlos werden sie bestiegen und vorwärts bewegt, und Alles strebt dem jenseitigen Ufer zu. Dann auf einmal ein Schuß, ein lautes Hurrah, ununterbrochenes Gewehrfeuer aus den Trancheen, die flammenden Blitze unserer Gewehre über dem Wasser, das Emporlodern der Fanale, das Krachen der feindlichen Geschütze, die Antwort der unsrigen, unser Anlanden und das Emporstürmen unserer braven Infanterie in die nächsten Retranchements.

Der verschiedene Tiefgang der Kähne, ihre verschiedene Schwere und Belastung, die verschiedene Anspannung der Kräfte der Ruderer, dies Alles hatte die Kähne schon bei der Hinfahrt ziemlich auseinander gebracht; jetzt kehrten die vordersten Kähne schon wieder um, neue Mannschaft zu holen. Wollte man nicht also bei jedem Echelon mit Warten und Sammeln die doppelte Zeit verlieren, so mußte man gewähren, den Transport immer bootweise stattfinden lassen, und nur dafür sorgen, daß eine Mannschaftszahl, passend für das eben ankommende Boot, abgetheilt war, und sich durch den sumpfigen Moor nach diesem in Bewegung

setzte. Da der Widerstand, den wir zuerst auf Alsen fanden, weit geringer war, als wir erwartet hatten, so war gegen dieses Aufgeben der Unterabtheilungen der Echelons auch wohl nichts einzuwenden. Inzwischen wurde jetzt das Geschützfeuer beträchtlich stärker; das Gewehrfeuer entfernte sich mehr nach Arnkiel und nach der Fohlenkoppel zu, dagegen hatten die Batterien von Rönhoff das Feuer aufgenommen und schleuderten ihre Granaten in den anbrechenden Morgen hinein. Gar manchem Boot wurde da durch ein Granatstück der Steven fortgerissen, manchem Steuermann sein Ruder zerschmettert, manch' eine Bootswand zerschlagen; meist Reparaturen, die im Augenblick besorgt wurden; bereit gehaltenes Werg oder Kleidungsstücke thaten das ihrige, während Wasserschaufeln, Kochgeschirre und Feldmützen die eindringende Salzfluth wieder hinauswarfen.

Es ist im höchsten Grade auffällig, aber ein ehrenvolles Zeugniß für die getroffenen Anordnungen und die Umsicht bei ihrer Ausführung, daß bei diesem ganzen, in so riesenhafter Ausdehnung unternommenen Meeresübergang kaum 7 oder 8 Menschenleben durch Ertrinken verloren gegangen sind. Die brillantesten Züge von heldenmüthiger Aufopferung beim Retten Verunglückter haben Sr. Majestät zur Belohnung in Vorschlag gebracht werden können. Trauriger war es allerdings mit den Verwundungen, welche während der beiden ersten Trajecte auf C und B, in noch viel zahlreicherem Maße aber bei der Uebersetzstelle A vorfielen, namentlich, wenn dieselben durch die gröberen Projectile verursacht wurden. In der eng sitzenden Mannschaft wurden meist auch mehrere Nebenleute von dem Blute bespritzt, so daß sie kaum wußten, ob sie nicht auch getroffen waren. Der Transport solcher Verwundeten durch die 100 Schritt lange, aufgetretene Moorwasserstrecke war sehr zeitraubend und sehr penibel, und ist es aus diesem Grunde vorgekommen, daß einzelne Bootführer in ihrem Feuereifer mit einer Leiche im Boot, die Fahrt noch mehrere Male vorgenommen, ehe sie den entseelten Körper ihres Kameraden an's Land schaffen ließen. Inzwischen hatte sich, wie bei Allem, was wiederholt vorgenommen werden muß, sehr bald eine bestimmte Praxis am diesseitigen Ufer herausgebildet.

In Compagnie=Colonne, mit Gewehr im Arm, traten immer 2 Compagnieen aus dem Walde heraus zogen die Stiefel aus, und die Beinkleider, soweit es ging, in die Höhe; dort wurden dieselben durch Schnur oder Bindfaden festgehalten. So standen die preußischen Sanscülotten=Compagnieen, und erwarteten das Herankommen leerer Fahrzeuge, darüber hinweg flogen die Granaten von Alsen. Hätte uns unser König und Herr auch nach dem Alsentage besucht, wie er es nach dem Düppeltage gethan, es wäre kaum möglich gewesen, Allerhöchst Demselben die Truppen im Costüm des Siegestages vorzuführen.

Gegen $2\frac{1}{2}$ bis $2\frac{3}{4}$ Uhr kann man annehmen, daß durchweg 2 Trajecte auf Alsen waren, d. h. 7 Bataillone. Wie die Meinung darüber in den Leuten war, beweist die Aeußerung eines braven Fünfunddreißiger. Als der die übergesetzte Stärke hört, meint er sehr richtig: 7 Bataillone, die wollen gefressen sein; das bekommt der Däne nicht fertig; keine Macht der Erde kann uns Alsen wieder nehmen!

Inzwischen ist noch der besonderen Thätigkeit auf der Uebersetzstelle B. zu erwähnen, wo die Vorkehrungen zur Einschiffung der Artillerie-Materials und der Pferde getroffen wurden. An einer sehr beschränkten Localität, die nur einen Zugang bot, mußten 40 Wagen des Pontontrains, 13 des leichten Feldbrückentrains abgeladen, 2 größere Brücken für das Einladen der Artillerie und Pferde erbant, dann die Transportmaschinen zusammengefügt, und dasjenige Brückenmaterial, welches zum Bau zweier Landbrükken am jenseitigen Ufer bestimmt war, dort hinübergeschafft werden. Es leuchtet ein, mit welcher Umsicht hier die Eintheilung der Mannschaften erfolgt und das Ineinandergreifen und Fertigwerden der verschiedenen Arbeiten beurtheilt sein mußte, damit keine Störungen und Stockungen eintraten, sondern Alles in kürzester Zeit durchgeführt wurde.

Gerade als das Material zu den jenseitigen Landbrücken übergesetzt wurde, also kurz vor drei Uhr Morgens, trat dasjenige Intermezzo ein, welches man bei Vorausbedenkung der Chancen einer Landung so vielfach ventilirt und durchgesprochen hatte: ein feindliches Panzerschiff erschien, der Rolf Krake aus der Augusten=

burger Föhrde, um den Uebergang zu stören. Derselbe legte sich so, daß er den Sund der Länge nach faßte, bedrohte also durch sein Feuer unmittelbar die Uebersetz-Colonnen D und C. Ein tüchtiger Kartätschhagel empfing die Boote, glücklicherweise ein wenig zu hoch gerichtet; man erkannte die Zahl der den Sund entlang ricochetirenden Kugeln an den senkrecht empor spritzenden Wassersäulchen. Mit höchster Anstrengung wurde trotz des starken Feuers die Zahl auf dem Wasser befindlicher Kähne mit ihren Brandenburger Jägern glücklich und ohne erheblichen Verlust nach Alsen gebracht, ja, die Boote kehrten sogar zurück, ohne das Feuer zu achten. Inzwischen aber hatten 8 gezogene 24pfünder und 8 gezogene 12pfünder der Batterien bei Schnabeckhage und südlich in dem Panzerdampfer ein erwünschtes Ziel erhalten, und concentrirten auf selbigen ihr Feuer mit solchem Erfolge, daß sich der Rolf, dem Anscheine nach stark beschädigt, in die Augustenburger Föhrde zurückzog. Das Gefecht mit demselben hat gegen eine halbe Stunde gedauert, später kam er nur noch wieder zum Vorschein, um durch die Alsener Föhrde seinen Abzug zu nehmen, nachdem vorher 2 bei Augustenburg liegende Kanonenböte in die Luft gesprengt waren.

Sobald Rolf abgegangen war, störte nicht das Mindeste mehr das Uebersetzen; bis gegen 9 Uhr wurden an allen Punkten 22 Bataillone Infanterie, außerdem bei B in der Zeit von 3 bis 1 Uhr Mittags die Pferde sämmtlicher Stäbe, 3 Escadrons, 4 Fuß-Batterien, 1 leichtes Feldlazareth und die Krankenwagen der Johanniter übergesetzt. Indessen gingen die Kähne und Maschinen von Alsen zurück nicht etwa leer, sondern nahmen die Gefangenen mit, was die Schnelligkeit des Trajectes ganz außerordentlich verlangsamte; beim Punkte A, der am weitesten nach Sonderburg lag, und wo der Zudrang aus diesem Grunde freilich am größten war, sind allein 1300 Dänen mit herübergebracht worden, so daß einen Augenblick die Ansammlung derselben mitten unter uns bedrohlich schien, und ich Escorte zu ihrem Transport nach Gravenstein requiriren mußte.

Summa Summarum sind an allen Punkten weit über 2000 nach dem Sundewitt mit herübergenommen worden. Man erkennt

aus diesen Zahlen, wie oft die einzelnen Kähne den beschwerlichen Weg hin und her machen mußten, und welcher riesenhaften Anstrengung aller Kräfte es bei den Mannschaften bedurfte, um den großen Anforderungen, die an sie gemacht wurden, gerecht zu werden.

Die leichter Verwundeten waren nicht fortzubringen; kaum verbunden, arbeiteten sie weiter. Mit Blutblasen waren die Hände unterlaufen; Aller Kleidungsstücke trieften vor Nässe; die Beinkleider hingen theilweise in Fetzen herunter, theils hatten sie durch das Moorwasser eine neue Farbe erhalten. An Dreistigkeit und Todesverachtung wetteiferten die eben zum ersten Male in das Feuer gekommenen Pommerschen, Magdeburgischen und Niederschlesischen Pontoniere mit den bereits kriegsgewohnten Pionieren des Brandenburgischen und Westphälischen Pionier-Bataillons. Doch nicht die Pioniere allein leisteten Großes und Unglaubliches, die Schiffer und Fischer der Infanterie zeichneten sich ebenso rühmlich aus, und viele der Einen wollten, als die Ablösung befohlen ward, den Andern ihre Plätze nicht abtreten, und setzten über von Anfang bis Ende.

Fragt man nun, mit welchem Verluste ist denn der eigentliche Uebergang, ganz allein für sich betrachtet, erkauft worden, so kann leider diese Frage nicht beantwortet werden, da in den Verlustlisten die Abgänge während der Ueberfahrt mit den späteren während der Gefechte auf Alsen zusammengeworfen sind. Nur soviel ist klar, daß die Verluste, die wir befürchteten, zehnfach größer waren, als die in Wirklichkeit eingetretenen. Auch bei dem technischen Personal mit Einschluß der Infanterie-Schiffer sind die Verlustnotizen leider nicht bei allen Uebergangsstellen gesammelt worden, so daß als unumstößlich sicher hier nur die Verluste bei den Pionieren zu registriren sind, nämlich:

bei D: kein Verlust,
bei C: 1 Mann verwundet (von im ganzen 40 Pionieren, welche dort nur vorhanden waren),
bei B: 1 Todter, 2 Verwundete,
bei A: 2 Todte, 12 Verwundete,

Der vorbeschriebene Uebergang, eine der kühnsten kriegerischen Handlungen der letzen Jahrhunderte — ja, man kann wohl sagen die kühnste, denn es wurde ein Sturm über einen 1000 Schritt breiten Meeresarm gegen einen hinter sicheren und zahlreich armirten Werken stehenden Feind ausgeführt — war von einem Erfolge gekrönt, trotz der so geringen Verluste, wie wir ihn nie zu hoffen gewagt. Waren nun unsere Anschauungen über die Schwierigkeit des Unternehmens falsch, oder liegt der Fehler an den Dänen? Mit Sicherheit ist ersteres zu verneinen, letzteres zu bejahen. Der Feind, im stolzen Bewußtsein seiner Ueberlegenheit zur See, bauend auf seine 42 Geschütz-Emplacements und seine 30,000 laufende Schritt Tranchee, hatte den Uebergang so schnell nicht für ausführbar gehalten, sondern geglaubt, wir würden dem Versuche desselben ein mehrtägiges Feuer aus allen unseren Batterien vorangehen lassen. Seine Befestigungen waren also ganz schwach besetzt, seine Reserven zu weit rückwärts aufgestellt. Wie sehr die Dänen durch die wirkliche Ausführung überrascht wurden, und wie sie anfangs auf die einfachen Mittel, welche wir in Anwendung brachten, gar nicht verfallen konnten, das beweist eine kurz nach dem Ereigniß im Fädrelandet gegebene Darstellung, welche so lautet:

„Hinter dem Sandberger Holz, vom Alsen-Sunde nur durch „einen schmalen Damm getrennt, liegt eine aufgedämmte Au oder „ein langer Mühlengraben. Man nimmt an, daß die Preußen „hier die 400 Ellen lange Brücke ganz fertig gebaut, darauf den „Damm durchstochen und längs des Mühlengrabens eine kleine „Eisenbahn angelegt haben, deren Locomotive sie durch Taue mit „der Brücke verbanden, und nun letztere wie ein Blitz aus der Au „in den Sund transportirten.“

Ein besseres Anerkenntniß desjenigen, was der Preußische Ingenieur im Felde zu leisten im Stande ist, als es in diesem Vertrauensvotum des dänischen Blattes liegt, kann man wohl kaum finden.

Außer der falschen generellen Auffassung der Verhältnisse ist aber noch die fehlerhafte Anlage der Batterien zu erwähnen. Wie die spätere Besichtigung derselben ergeben hat, waren nur

die Flanken der Werke mit Scharten versehen, und durch letztere lediglich die Landungsstellen am Ufer der Insel Alsen beherrscht. Der Grund, keine Geschütze sehen zu lassen, dürfte in der Furcht vor der Ueberlegenheit unserer Artillerie=Wirkung zu suchen sein, daher die Fronten der meisten Werke nur zur Infanterie=Verthei=digung eingerichtet waren. Alle diese Werke haben früher in der Front Geschützbänke gehabt, wie die Anfänge von Rampen auf dem Terrain noch deutlich erkennen ließen, oder Scharten, aus denen am Gefechtstage des 17. März geschossen worden, die aber später beseitigt sind. Sollte ein Uebergang aber vereitelt werden, so mußten die feindlichen Geschütze im Stande sein, schon die jenseitigen Einschiffungspunkte zu bestreichen. Nur dadurch, daß dies fast unmöglich war, konnte das erste Echelon mit so geringen Opfern landen; die Tapferkeit unserer Truppen that dann das Uebrige, um das schwache Feuer bald gänzlich zum Schweigen zu bringen und mit stürmender Hand ein Werk nach dem andern zu nehmen.

Nicht vergessen dürfen wir hier ferner noch der Inferiorität der dänischen Feuerwaffe; 4 oder 8 preußische Compagnien, als Feldwachen und Replis auf den bedrohten Punkten, 5 Minuten lang Schnellfeuer gebend auf die dichten Massen der Landungs=boote, und dem aussteigenden Feind mit dem Bajonett auf den Leib gehend, hätten ebenfalls der Sache eine andere Wendung, unter allen Umständen aber eine viel blutigere Färbung gegeben.

Und nun die Schiffe! Es ist mir nicht näher bekannt ge=worden, welcherlei Beschädigungen Rolf Krake erhalten hat, und ob er in Folge von solchen das Weite gesucht. Wie dem auch sei, so ist ihm zuvörderst der Vorwurf zu machen, daß er sich mit seinem Erscheinen etwas Zeit gelassen; er lag ganz nahe, und war erst eine Stunde nach Beginn der Landung da. Selbst wenn wir jetzt keinen Mann mehr hätten übersetzen können, unsere 7 Ba=taillone erzwangen die Räumung von Alsen doch, der Erfolg war also garantirt. Möglich, daß Rolf Krake die Verhältnisse gleich so rich=tig erfaßt hat, sonst aber wäre es für ihn keine Schande gewesen, wenn er näher gekommen wäre und die Fortsetzung der Ueberfahrt

inhibirt hätte, selbst auf die Gefahr hin, dabei einen ehrenvollen Untergang zu finden.

Schluß.

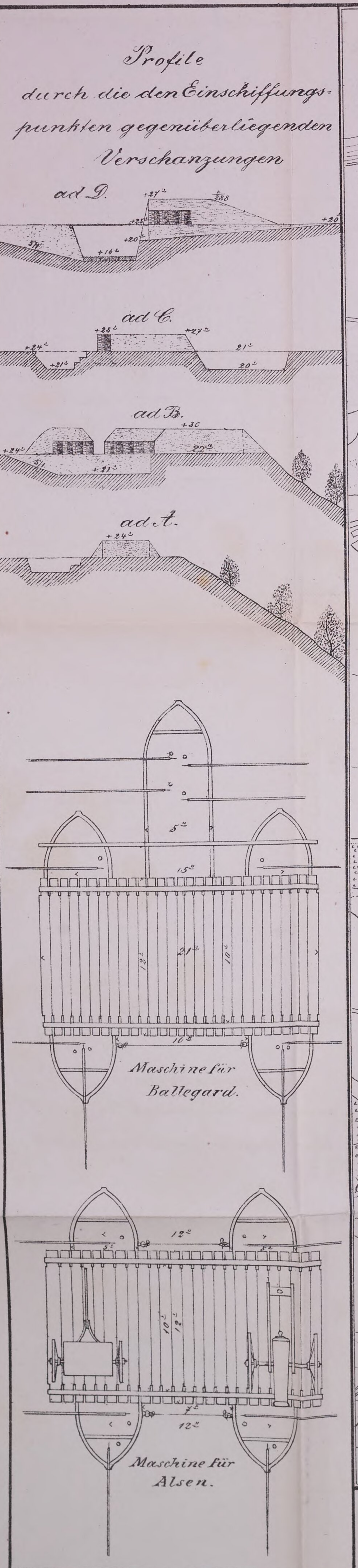
Ich habe mich bei der Darstellung der Begebenheiten des denkwürdigen 29. Juni darauf beschränken müssen, nur bis zu dem Punkte zu gehen, wo unsere braven Truppen festen Fuß am Ufer faßten, und den steilen Strand emporkletterten. Die mir knapp zugemessene Zeit hätte mir nicht erlaubt, den glorreichen Kämpfen und Gefechten bei Einnahme der Insel die gebührende, eingehende Darstellung zu widmen, und steht es zu hoffen, daß solches, von dieser Stelle aus, an einem der nächsten Versammlungstage aus beredterem Munde geschehen, und daß dabei in verdienter Weise der brillanten Leistungen gedacht werde, durch welche sich unsere brave Infanterie auch an diesem zweiten Hauptehrentage der Campage 1864 hervorgethan. Ueberall, wo der Lorbeer des Sieges winkt, wird diese älteste Waffe eines jeden Heeres den ihr gebührenden Löwenantheil zu erringen wissen. Nicht überall wird die jüngste Waffe des Heeresgliederung, die der Pioniere, Gelegenheit haben, wiederum eine so hervorragende Rolle zu spielen, wie bei der beschriebenen Action.

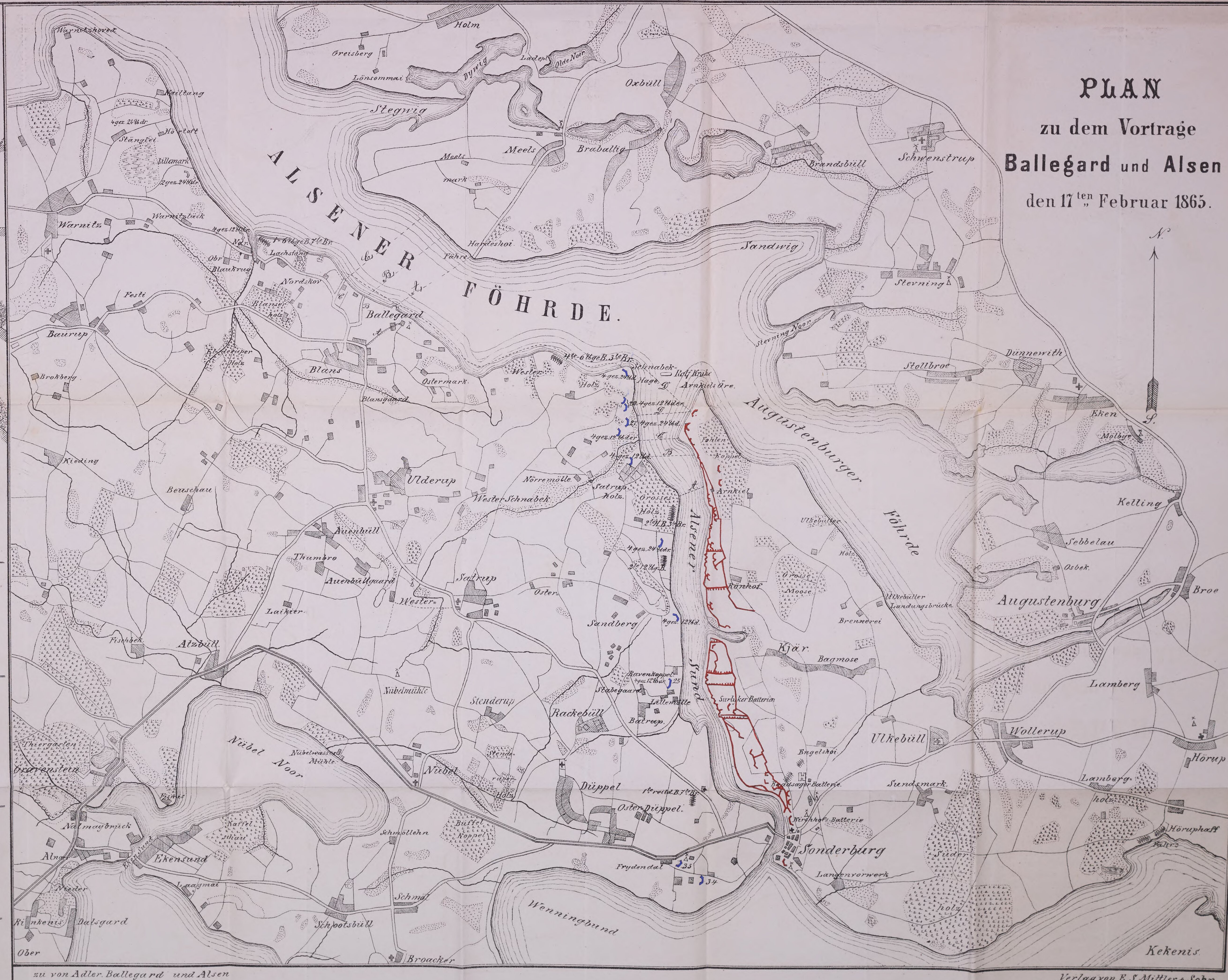
Das Kriegstheater des zweiten dänischen Feldzuges war ein fruchtbares für die Genie-Waffe. Der Schleiübergang bei Arnis, die Batterien von Holnis und Eckensund, die Brücken bei Alnoer, die verschanzten Stellungen von Nübelmühle und Satrup, die Besserungen zahl- und grundloser Wege, die Barrackenbauten bei Nübelmühle und der Büffelkoppel, die Vertheidigungseinrichtung von Dorfschaften, die Belagerungsstraucharbeiten, die Laufgräben von Düppel, die Eingrabungen der Vorposten, die Beseitigung der Barrikaden und Sprengung der Pallisaden beim Sturm, Pulversack und Lunte in der Faust, die Sprengung des Brückenkopfes, die Demolition der Schanzen, die Schleifung Fridericia's — Alles dies waren Arbeiten, die der Sappeur, der Mineur, der Pontonier bis zum Alsentage theils im Angesicht, theils im unmittelbaren Contact mit dem Feinde ausgeführt hatte, Arbeiten, die den anderen Waffen eine Idee von der Thä-

tigkeit und Wichtigkeit der Waffe der Pioniere zu geben geeignet waren.

Nur der Pontonier war durch die stets im Schwung befindlich gewesenen Projecte des Ueberganges dauernd von Allem ausgeschlossen, wo es die directe Berührung mit dem Feinde galt! Bei Ballegard am Morgen des 3. April hatten die Elemente die Verwirklichung des großartigen Planes verboten, der Alsen und Düppel zugleich in unseren Besitz bringen sollte; bei Satrupholz am 18. war ebenfalls der Pontonier zur Unthätigkeit verdammt, während Sappeure und Mineure an der Spitze der Sturm-Colonnen so herrlichen Ruhm erwarben. Endlich brach auch für die Pontoniere der Siegestag an, der Morgen des 29. Juni, wo mit ihrer Hülfe ein Sieg errungen ward, wie ihn bisher die Kriegsgeschichte noch nicht kannte, wo sie den Grundstein legten zu ihrer eigenen Geschichte, wo auch sie dieser schönsten und reinsten Freude theilhaftig wurden, die es im Erdenleben giebt, der Siegesfreude, und wo sie zeigen konnten, daß auch in ihnen das Gefühl lebt und rege ist, von dem alle Preußen beseelt sind, daß sie mit Leib und Leben für ihren König einstehen, und wo es gilt, zu sterben wissen.

PLAN
zu dem Vortrage
Ballegard und Alsen
den 17ten Februar 1865.





Maasstab 1:50,000.

Schritt 1000 2 3 4 5 6 7 8 9 10 000 Schritt.

Autogr. Druck d. Königl. Hof-Lith. Louis Kraatz, Burg Str. 6 Berlin.

Adler, F. von

Ballegard und Alsen Vortrag gehalten am 17. Februar 1865 in der Militairischen Gesellschaft zu Berlin

Berlin 1865